This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

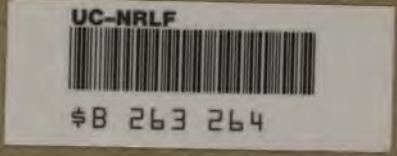
+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

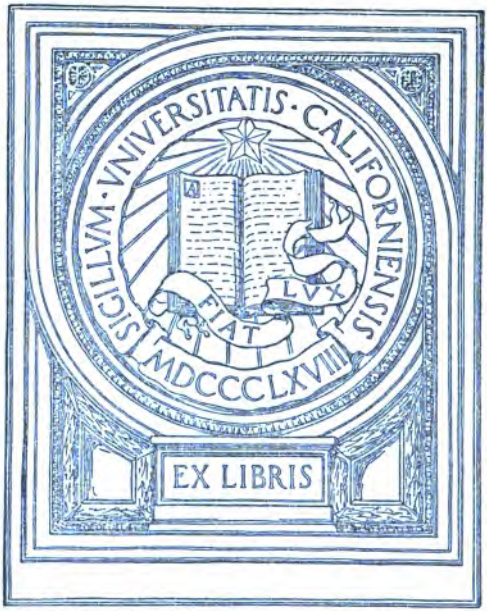
+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

D
582
G7K75




SIGILLVM · VNIVERSITATIS · CALIFORNIENSIS
FIAT LVX
MDCCCLXVIII
EX LIBRIS

Die Fahrten der Goeben

Ullstein Kriegsbücher

Die Fahrten der »Goeben« im Mittelmeer

14

Die Fahrten der »Goeben« im Mittelmeer

von
Leutnant
zur See
Kraus

1917

Ullstein & Co. Berlin

41

D582
G7K75

Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten.
Amerikanisches Copyright 1917 by Ullstein & Co, Berlin.

Vater und Mutter
zugeeignet

M255751

Inhalt

Auf die „Goeben" kommandiert 11

Auftakt 20

Es wird Ernst 31

Hinaus in den Krieg 41

Ein Zwischenspiel an der algerischen Küste 49

Eine Wettfahrt mit englischen Kreuzern 53

33 Stunden im „neutralen" Messina 66

Der Durchbruch 78

Neue Verfolgung 94

Im Griechischen Archipel 109

Durch die Dardanellen 124

In türkischen Diensten 140

Auf die „Goeben“ kommandiert

Die Waffenlehrgänge der Fähnriche zur See des „Wurfes 1911“ — früher bezeichnete man einen Jahrgang mit „Crew“ — gingen zu Ende. Die Spannung der letzten Wochen, die in der erwartungsvollen Frage gipfelte: „Wer kommt auf ein Auslandsschiff?“ brach mit einem Schlage, als ein Kamerad mit der Kommandierungsliste in die Messe stürzte und laut vorlesen mußte. Von einhundertachtzig Kameraden kamen ungefähr vierzig in Betracht, und ich gehörte zu den Glücklichen, die zur Mittelmeer-Division, auf die „Goeben“, kommandiert waren.

Während der uns jetzt zuteil werdenden kurzen Urlaubszeit wurde uns der Säbel verliehen. Nach wenigen Tagen waren wir wieder beisammen, um mit der Eisenbahn die in Pola liegende „Goeben“ zu erreichen. Dem Abschied von der Heimat fehlte die wehmütige Stimmung der Ausreise an Bord eines Auslandsschiffes, die sich einstellt, wenn man aus der Schleuse von Wilhelmshaven läuft, wo die Lieben von vielen der Hinausziehenden stehen und den letzten Gruß herüberwinken, während die Musik der Matrosendivision „Ade, du mein lieb Heimatland“ und „Wann i' wiederum komm'“ spielt. Unsere

Stimmung aber entsprach mehr den drei Hurras, mit denen das ausreisende Schiff den auf der Reede liegenden Teilen der Flotte beim Vorbeifahren antwortet als Zeichen des freudigen Gelöbnisses, die Flagge draußen mit Ehren zu führen.

Diese Stimmung blieb in uns, während wir über die Alpen glitten, aus dem Herbst in den Sommer zurück, jenseits der österreichischen Grenze von den Bundesbrüdern mit herzlicher Kameradschaft begrüßt. Trotzdem wir zu mitternächtlicher Stunde in Pola eintrafen, empfing uns eine Abordnung der österreichisch-ungarischen Marine unter den Klängen von Volksliedern unserer beiden verbündeten Reiche; draußen aber in dem wundervoll geschützten Hafen, dessen leise atmende, dunkle Wasserfläche der schwache Umriß der Brioni-Inseln in der Ferne abschloß, lag der stärkste deutsche Schlachtkreuzer, lag das schnellste Kriegsschiff des Mittelmeeres, lag unsere „Goeben".

Durch den leichten Frühnebel des nächsten Morgens fuhren wir auf die Reede hinaus, wo sich die „Goeben" mit der gedrungenen Wucht ihres niederen, gewaltigen Körpers auf dem Wasser reckte. Da lag sie, aus einem ihrer ungeheuren kurzen Schornsteine qualmend, wie ein Urweltfelsblock, unbeweglich in dem kabbeligen Hafenwasser.

Man sah ihr ordentlich an, was in ihr steckte, sie hatte ein beruhigend kriegerisches Aussehen.

Wir näherten uns ihr, erfüllt von Stolz und Erwartung, und dachten: „Panzerkreuzer" ist doch keine Bezeichnung mehr für dies herrliche Ungetüm; das hier ist einfach das schnellste und schönste Kriegsschiff der Welt, ist die Personifikation der Macht und des Ansehens der deutschen Flotte im Mittelmeer.

Wir erinnerten uns, welch Erstaunen durch die ganze nautische Welt und besonders die englische Fachpresse gegangen war, als im November 1912 die „Goeben" in einhundertzwanzigstündiger Fahrt die zweitausendfünfhundertundfünfzig Seemeilen lange Strecke von Wilhelmshaven bis Malta zurückgelegt hatte, um dann nach entsprechend kurzer Fahrt vor Konstantinopel zu erscheinen.

Diese überraschend schnelle Fahrt und die ganze Kommandierung nach den türkischen Gewässern hatte die „Goeben" mit einem besonderen Nimbus umgeben. Es war in der Zeit nach den ersten großen, für die Türken verhängnisvollen Schlachten des ersten Balkankrieges in Mazedonien. Als damals die geschlagenen und aufgelösten Heeresmassen in ungeheurem Strom auf Konstantinopel zurückfluteten und die Kanonen an den Tschataldschalinien in der Stadt deutlich

zu hören waren, befürchteten die Mächte Aufstände und Gewalttat der hungernden Flüchtlinge. Die unausbleibliche Folge hätte Fremdenverfolgung mit Mord und Plünderung sein können. Man entschloß sich also allgemein in den europäischen Kabinetten, die Stationsschiffe vor Konstantinopel zu verstärken und zu vermehren.

So kam es, daß eines Tages im November 1912 der Anker des stolzesten hier bisher gesehenen Schiffes in den Grund rauschte zwischen den Leandertüren und dem Sultanpalast von Dolma Bagtsche. Am Heck wehte die gleiche Flagge mit schwarz-weiß-roten Abzeichen, die das deutsche Stationsschiff trug. Erstaunlich war die Länge und Breite des neuen Ankömmlings. Die Zahl der schweren Geschütze und die hervortretende Panzerbeplattung erweckten den Eindruck einer kraftvollen Mächtigkeit. Die Zeitungsvorleser in den Häusern und Basaren berichteten, daß zu der Dicke der Schornsteine die stärksten Schiffsmaschinen gehörten, und daß der breite, niedrige Bau mit der höchsten, von einem Kriegsschiff bisher erreichten Geschwindigkeit durchs Wasser getrieben würde. Der Kaiser der Deutschen hatte befohlen, da dauerte es nicht zwei Tage, bis der Kommandant des mehr als tausend Mann umschließenden Panzers melden konnte: „Ich bin klar für das Ausland." Und als die „Goeben"

dann an ihrem neuen Bestimmungsort lag, zeigte es sich, daß die Schiffe der anderen Völker, die im Bosporus zu sehen waren, sich klein und gewöhnlich gegen das neue deutsche Kriegsschiff ausnahmen.

Wie uns erzählt wurde und wie wir später selber merken sollten, hatte sich bald eine eigene kleine Legende über die „Goeben" gebildet. Gar manches mag dafür zusammengetroffen sein. Die unerhört schnelle Fahrt, das schöne und ausnehmend kriegerisch aussehende Fahrzeug in seiner unscheinbaren Wucht, und dann — nur wenige Besucher durften an Bord, um Näheres zu sehen; herrschte doch in jenen Tagen halbwegs Kriegszustand in Konstantinopel.

Es ließ sich aber wieder ermöglichen, Vertreter von Volk, Heer und Flotte der Türkei gelegentlich beim Exerzieren zusehen zu lassen. Da arbeiteten Maschinen wie denkende Wesen, und die Menschen arbeiteten peinlich genau und schnell wie Maschinen mit überlegender Begabung. Die „Goeben" begann mit ihrer weltgeschichtlichen Sendung.

An diese Vorführungen knüpfte sich für unsere Leute ein lustiges Erlebnis. Drüben, auf dem Engländer und Russen, im Bosporus waren Doppelgläser und Entfernungsmesser auf die „Goeben" gerichtet. Aus versteckten Löchern und

Scharten visierten die optischen Achsen sie an — auf dem deutschen Schiff hatten sie doch auch solche Geräte —, und zur Seite standen aufmerksame Offiziere mit der Sekundenuhr in der Hand. Winkel wurden geschätzt und gemessen, und dann fuhr der Schreibstift über die Merktafel.

Daraus entstanden Berichte an den heimischen Admiralstab. „So schnell können die Deutschen schießen; denn ihre Rohre gehen in x Sekunden y-mal in Ladestellung. Ihre Kanonen werden mit dieser Geschwindigkeit gedreht, die Bewegung der Türme erfolgt für gewöhnlich mit der und der Schnelligkeit. Nach zwei Sekunden ertönt die Salvenglocke, also das ist die Feuergeschwindigkeit, mit der im Gefecht gerechnet werden muß. Der Zielwechsel erfolgt in dieser Weise. Folgende Feuerarten kommen in Anwendung."

Die Notizreihen wurden immer länger, ebenso die Gesichter der schreibenden Beobachter. Sorgenvolle Falten zogen die Gesichter der Engländer, und das klaffende Loch im struppigen Bart des Russen zeigte Erstaunen, denn es kamen Gefechtsaugenblicke vor, in denen die deutschen Salvenbefehle sich jagten, die Rohre durch die Luft fuhren, als ob sie winkten, und ganz kolossale Leistungen erreicht wurden. Unsere Offiziere aber konnten drüben bei den

„Beobachtern" nichts mehr erkennen; denn ihre Augen tränten vor Lachen.

Noch andere Begebnisse mit Ententegenossen erheiterten unsere Kameraden. Der stürmische Nordostwind ließ eines Tages den Strom des Bosporus zu größerer Kraft als gewöhnlich anwachsen. Ein französischer Kutter ruderte mit Mühe auf und wollte vor dem Bug der „Goeben" auf die andere Seite hinüber. Da „haute" das seemännische Augenmaß nicht „hin", und die erschlaffte Kraft der Bemannung konnte nicht verhindern, daß der Strom das Boot zwischen den Vordersteven der „Goeben" und die Ankerkette klemmte, wo es jeden Augenblick zu kentern drohte. Gutmütig lächelnd ließen einige unserer gerade ihr Freizeitpfeifchen genießenden Leute Leinen hinunter, damit die Herren Franzosen mit ihrer Hilfe an der Ankerkette hochklimmen konnten, was diese auch eiligst ausführten. Dann kletterten unsere Kuttergäste, die an das schwerere deutsche Boot und gewichtigere deutsche Riemen gewöhnt waren, auf demselben Wege hinunter und pullten das Boot, nachdem sie es aus der gefährlichen Lage befreit hatten, ans Fallreep. Die rücksichtsvoll an die Fallreepstreppe geführten Notgäste stiegen auf dem bequemen Wege wieder ein und setzten giftig dankend ihre Reise fort.

Daß der Dank nicht aus ganz aufrichtigem Gemüt kam, sollten unsere Leute einige Wochen später erfahren. Als einige der deutschen Matrosen sich in dem Lokal „John Bull" ein Plätzchen aussuchten, um ihren Landgang nach dem Dienst an Bord zu genießen, wurden sie von den Angehörigen eines im Hafen liegenden französischen Kriegsschiffes mit Schimpfworten herausgefordert und bedroht. Die Engländer, die sonst gut Freund mit uns gewesen waren, hatten sich auf ihre Seite gestellt. Mit zerrissenem Zeug und einigen blutigen Kratzern kehrten unsere Urlauber zurück. Aber am nächsten Tag kam vom französischen Admiral eine umfangreiche Beschwerde. Einige seiner Leute seien lebensgefährlich verletzt ins Krankenhaus gebracht worden, und ein Teil der an Bord Zurückgekommenen weise Wunden auf, die von erheblicher Roheit unserer Leute zeugten. Gleichzeitig schickte der Besitzer der Hafenwirtschaft an Land eine umfangreiche Rechnung über zerbrochene Marmorplatten der Gasttische. Als der Erste Offizier die Urlauber verhörte, verwickelten sie sich in Widersprüche und kamen zögernd damit heraus, sie hätten gedacht, die Köpfe der Franzosen wären nicht so zerbrechlich; und, als die Marmortische erwähnt wurden — die Tischplatten seien fester. Marmor halte doch sonst schon einen ordentlichen Stoß aus.

Das waren ſo einige der damaligen Taten der „Goeben“.

In Konſtantinopel aber erwachte ein Wünſchen und Sehnen: So ein Schiff wie die „Goeben“ müſſen wir auch haben. Eine lebhafte Bearbeitung der allgemeinen Stimmung durch den Osmaniſchen Flottenverein ſetzte ein. Es wurde geſammelt. Jeder im Volke trug bei. Der mit ſchweren Laſten wenig Geld verdienende Hamal (Laſtträger) und der von der Hand in den Mund lebende Kaikdſchi (Bootsführer) brachten ihre Zehn-Para-Stücke wie die Reichen ihre Pfunde. Die erforderlichen Millionen kamen zuſammen. Aber nicht die Deutſchen, die durch ihre „Goeben“ den Wunſch veranlaßt hatten, erhielten den Bauauftrag für die neu zu erwerbenden zwei Großkampfſchiffe, ſondern engliſche Werften.

Das Ungeſchick dieſer ihrer ungewollten Werbearbeit für die „Vettern“ hat die „Goeben“ wieder redlich wettgemacht; es war damals das erſte und letztemal, daß ſie den Engländern genützt hat.

Vorläufig war es aber noch nicht so weit; die Mächte arbeiteten im Mittelmeer ja noch im „Konzert". Was die „Goeben" auf eigene Rechnung erst zu vollbringen hatte, das lag noch im Schoß der Zukunft. Was freilich nicht hinderte, daß wir von ihr natürlich das Erstaunlichste erwarteten, als wir von Stolz geschwellt an jenem Herbstmorgen an Bord fuhren. Und in der Erinnerung will es mich bedünken, als hätte es schon damals infolge der erwähnten „kleinen Legende" wie eine unsichtbare Glorie um das schöne Schiff geschwebt.

Von der Glorie merkten wir freilich weiter nichts an Bord, denn wir wurden sofort auf die Gefechtsstationen verteilt und den Divisionen zugewiesen. Während die einen im gesegneten Viermännerstropp tags und nachts ihre Wache gingen, fuhren die anderen die Motorbarkassen „Anna" und „Berta", mit Stolz sich als selbständige Seebefehlshaber fühlend. In der Messe suchten die ersteren diesen Stolz dadurch zu knicken, daß sie die lebhaften Beziehungen der Bootssteurer zum Zimmermannspersonal immer wieder erwähnten und gehässige Bemerkungen über gerammte Fallreeps und Boote oder mißlungene Manöver ins Gespräch mengten.

Sonſt war es eine ſchöne Zeit. Fahrzeit, kommandiert auf das Auslandsſchiff, iſt doch noch was ganz anderes als die Fahrten auf dem Seekadettenſchulſchiff, wo man eben doch aus dem Lernen nicht herauskommt. Jetzt dagegen hatten wir bei halbem Kriegszuſtand eine intereſſante und höchſt ehrenvolle Aufgabe: die deutſche Flagge zu zeigen und für ſie Achtung zu verlangen im Völkerhexenkeſſel, an den Balkanküſten.

Dabei lernten wir eine Menge ſchöner Häfen kennen. Wir machten uns vertraut mit unſerem „weiteren Tätigkeitsfeld", dem Mittelmeer.

Im Mai 1914 kamen wir wieder nach Konſtantinopel, dieſes Mal als Gaſtgeber für alle Welt. Bordfeſte wurden gegeben mit Tanzmuſik, mit Rutſch- und Drahtſeilbahnen, mit elektriſcher Angel, mit Schieß- und Kuchenbuden. Sie wurden erwidert durch Empfänge an Land. Es war noch nicht vorgekommen, daß ein Kriegsſchiff zu Friedenszeiten durch die Meerengen einlaufen durfte. Siegel und Brief verboten es und berechtigten die Wächter, jedem Ankömmling mit den Kanonen der Sperrbefeſtigungen zu drohen.

Was hatte den Großherrn bewogen, uns den die Durchfahrt genehmigenden Ferman ausfertigen zu laſſen? Wir hatten unſeren kaiſerlichen Herrn nach Korfu geleiten dürfen. Von dort

sandte er dem befreundeten Padischah sein bestes Schiff. Am liebsten käme er selbst, ließ er entbieten, aber es sei ihm nicht vergönnt, und so möge der Sultan genehmigen, daß er ihm auf diese Weise seinen freundschaftlichen Gruß übersende.

Um diese Zeit war gerade die türkische Abnahmekommission nach England gefahren, um die fertig werdenden Schiffe abzuholen. Auch vor den Augen der inzwischen mit dem Wesen der Großkampfschiffe vertraut gewordenen Männer bestand die „Goeben" die Prüfung und ließ den alten Wunsch in gesteigerter Stärke wieder aufleben; freudige Erwartung verband sich der Hoffnung auf die baldige Ankunft der eigenen neuen Schiffe.

Die rauschenden Feste waren zu Ende. Befehl vom Admiralstab: „‚Goeben' läuft spätestens morgen fünf Uhr vormittags nach Dedeagatsch aus." Wir nahmen Kohlen zur Ausreise. Schwarz wie Neger waren Mannschaften und Offiziere. Der schlechte Kohlenanzug zeigte die Spuren der Arbeit in dunklem Staub und manchem Riß.

Da brach an Land Feuer aus, das in Konstantinopel so gefährliche Element, das bei der leichten und winkeligen Bauart ganze Stadtviertel vernichten kann.

Bevor um Hilfe ersucht wurde, stießen schon Boote von Bord ab. In den schlechten Uniformen und schwarz, wie sie waren, stürmten vier- bis

fünfhundert Mann im Laufschritt den Berg hinauf zur in Flammen stehenden Taschkyschla-Kaserne, in wachsendem Vorsprung an ihrer Spitze Kapitänleutnant H., ein begeisterter Turner. Kappbeile, Pützen, die langen Eisenstangen aus den Heizräumen, Poker und Schüreisen in den muskulösen, entblößten Armen, Taue um die Schultern, teils mit, teils ohne Mütze, so tosten die Leute im Sturmlauf den Berg hinan.

Da wurde gelöscht und geborgen und durch Einreißen der Brandherd beschränkt, bis die Sonne sank und die Gefahr, die durch ein im Gebäude befindliches Munitionslager ernster war, als man zuerst annahm, beseitigt war. Als die auf der Brandstelle erschienenen Behörden und höheren Offiziere fragten und sich erkundigten: „Wer sind diese so wild arbeitenden Männer in zerrissenem Zeug und geschwärzt wie die Schornsteinfeger; einige bedienen lange, schwere Eisenstangen, als seien es leichte Zahnstocher, alle aber tun ihr Werk in einheitlich geleiteten Gruppen?" bekommen sie immer wieder zur Antwort: „Die sind von der ‚Goeben'."

Beim Antreten und Sammeln zum Rückmarsch aber mußten fünf Kameraden ins Krankenhaus übergeführt werden. Des Kriegsartikels eingedenk: „Niemals darf sich der Soldat durch Furcht vor persönlicher Gefahr von der Erfüllung seiner

Berufspflichten abwendig machen lassen!" und mit deutscher Baufestigkeit rechnend, waren sie zu lange unter einer zusammenstürzenden Saaldecke geblieben. Die von oben kommenden Massen preßten den zur Tür Eilenden eine Stichflamme nach. Drei der Leute starben, die anderen waren noch lange in Behandlung.

Ein gewaltiges Leichenbegängnis trug die Toten zu Grabe. Das Volk drängte sich auf den Straßen, an den Fenstern und auf den Dächern. Der hinter den Särgen folgende Botschaftsprediger Graf Lüttichau, der durch langen Aufenthalt im Lande die Art des Volkes kennengelernt hatte, mußte dem neben ihm gehenden Kommandanten des Stationsschiffes „Loreley" zugeben: „Wahrlich, dies ist keine gaffende Menge." Zu deutlich war Trauer über die beim Freundesdienst Verunglückten auf den Gesichtern geschrieben. Im Kirchhof von Schischli haben wir ihnen ein Denkmal gesetzt. —

Freilich nach Jahresfrist erst, denn, trotz allem, Befehl war: „‚Goeben' läuft spätestens fünf Uhr vormittags aus."

Die vom Feuerlöschen ermüdet zurückkehrende Mannschaft mußte zur Belohnung für ihre Anstrengung die Nacht durchkohlen bis vier Uhr. Während der Arbeit kamen ärztliche Berichte über die mit dem Tode ringenden Kameraden. Sie

ſtarben für den deutſchen Gedanken in der Welt, dachte mancher. Hier und da biß ein guter Freund die Zähne zuſammen und ſtieß die Schaufel feſter in die Kohlen .....

Schwer hatte das Spill zu arbeiten, als der Anker gehievt wurde. Er wollte durchaus nicht loskommen. Endlich erſchien ſein Kreuz über Waſſer, aber er war unklar. Zwiſchen Arm und Schaft klemmte die Kette eines zweiten Ankers, den wohl früher ein Schiff in der Not geſchlippt hatte. Dieſer Anker hatte den unſerigen verkattet, ſo daß er nicht aus dem Grund brechen wollte. Nun wurde uns klar, weshalb wir nicht bei einem Sturm vor einigen Tagen getrieben waren, als die Franzoſen und Engländer neben uns ihre Anker durch den Grund holten und ſich durch Stecken der Kette oder Fallenlaſſen des zweiten Ankers kaum ſichern konnten. Die Bootsmannsgruppe konnte die Kette nur mit Mühe klarieren.

Ein alter Matroſe aber, der auf Handelsſchiffen gefahren hatte, ſagte: „Das hat etwas zu bedeuten. Einen ſo guten Ankergrund finden wir nicht ſo leicht wo anders.“ Da fuhr ihn der vor der Front ſtehende Maat an, er verbitte ſich das Quaſſeln im Gliede!

Aber das Wort blieb in der Mannſchaft leben, und keiner unſerer Leute wollte es ſich ſpäter nehmen laſſen, in unſerem wunderbaren und

geradezu abenteuerlichen Auftauchen in Konstantinopel die Bestätigung dafür zu sehen.

Und in der Tat: Wenn ich heute auf unser Geschick in der Zeit von Juni bis Ende August 1914 zurückblicke, so könnte einem manches wie ein altes Seemannswunder von Anno Klabautermann erscheinen. In Wirklichkeit aber entstammte alles, was geschah, dem Geist, der die deutsche Marine geschaffen hat und in ihr heimisch geworden ist.

Aus unserem bescheidenen Erfahrungskreis will ich für die Art, mit der widrige Zufälligkeiten dadurch überwunden werden können, daß ihnen einfach vorgebeugt wird, das Folgende erzählen; es erscheint wie ein Auftakt zu all dem, was die „Goeben" noch zu erleben hatte.

Nicht allzu lange nach dem Abschluß jener friedlichen Festtage in Konstantinopel wurde uns die ernste Bestimmung eines Kriegsschiffes plötzlich recht eindringlich vor Augen geführt.

Die „Goeben" hatte seit ihrer Abfahrt von Wilhelmshaven noch keine gründliche Werftliegezeit durchmachen können. Als eine Folge zeigte sich jetzt, daß sie einer Überholung bedurfte. Der Admiralstabsoffizier beriet mit dem Kommandanten, dem Leitenden Ingenieur und dem Ersten Offizier. Eine Ausbesserung mit Schiffsmitteln ist wohl möglich. Die Mannschaft wird zwar

dabei eine Zeitlang aufs äußerste angestrengt. Die Arbeit selbst wird zeitraubend und umständlich; denn es darf nur ein Stück nach dem anderen ersetzt werden. Das Schiff muß immer einen möglichst hohen Grad von Gefechtsfähigkeit behalten. Diese muß sich ständig im gegebenen Falle binnen kürzester Zeit durch Unterbrechung der Arbeit wieder voll herstellen lassen.

Die mit der Verantwortung betrauten Führer erwogen dagegen die Bequemlichkeit der Werftarbeit in wenigen Monden. Aber der Gedanke mußte fallen unter dem Gesichtspunkte, daß das im Ausland befindliche Kriegsschiff stets in höchster Bereitschaft erhalten werden muß. Obgleich der Friede vierzig Jahre dauerte, obgleich sich noch nichts am politischen Horizont zeigte, was einen militärischen Befehlshaber beunruhigen konnte, und die Gewitterbildungen der letzten Jahre im Südosten sich anscheinend ungefährlich zerstreut hatten: der Gedanke der militärischen Bereitschaft eines deutschen Auslandsschiffes stand über allen politischen Erwägungen, wenngleich sich der Zustand dieser Bereitschaft auch nur mit schonungsloser Ausnutzung der Leistungsfähigkeit des Personals erhalten ließ. Die Führerpflicht verlangt manchmal anscheinend mitleidlose Härte gegen den Untergebenen. Sie ist ein Prüfstein für den Befehlshaber, ob sein Wille

im Bewußtsein der Pflicht stahlhart ist, sie ist auch ein Prüfstein für den Untergebenen, ob er den Geist hat, mit dem das Reich geschmiedet wurde, den Geist der Zucht und des Vertrauens zum Vorgesetzten. Und man konnte den Geist bei der Arbeit erkennen.

So wurde nach einer nochmals vorgenommenen genauen Untersuchung beschlossen, die für die Kampfkraft nötigen Reparaturen mit Schiffsmitteln vorzunehmen, ohne Rücksicht auf Schwierigkeiten der technischen Ausführung.

In dieser Zeit nun setzte der Weltsturm mit gelinden Stößen ein, ohne daß wir uns Gedanken darüber machten. Der Erzherzog-Thronfolger war ermordet worden. Die „Goeben" lag damals an der syrischen Küste vor Haifa unter dem Berge Karmel.

Wir steuerten nun allmählich nordwärts; die neuen Kesselrohre waren nach Pola bestellt.

Wie seltsam klingt es heute, daß wir am 1. Juli auf sogenanntem englischen Boden mit der Waffe in der Hand landeten, auf Zypern. Eine Landungsabteilung hielt ein Kompagnieexerzieren und eine Felddienstübung ab in der Nähe von Famagusta, unter der drückenden Julisonne Zyperns. Am Abend wurde in Larnaka noch friedlich getanzt. Dann ging es aber unter ständiger technischer Vorarbeit nordwärts. Am

10. Juli machten wir in Pola an Boje Zweiunddreißig fest. Gleich kamen die ersten Kesselrohre an Bord. Statt des Urlaubs gab es jetzt Arbeit. Von sieben Uhr morgens bis acht Uhr abends war eine Schicht mit kurzer Mittagspause am Werk, von acht Uhr abends bis sieben Uhr morgens die andere. Der Tag hatte vierundzwanzig Stunden, und da er nicht reichte, nahm man die Nacht dazu. Vom seemännischen Personal wurde in die Reihe des technischen gestellt, wer mit Feile und Meißel umzugehen verstand.

Der Erste Offizier war schlechter Laune, denn das Oberdeck war in eine Werkstatt verwandelt. Rostflecken fraßen sich ins schöne Holz. Reinschiff konnte nicht überall gemacht werden. Ein Sonnensegel überschattete die Arbeit in der warmen Julisonne der Adria. Die politische Lage erfordere Beschleunigung der Arbeit, befahl der Stab. Uns schien es gar nicht gefährlich. Die Werkstatt arbeitete wie eine Fabrik mit erprobter Arbeitsteilung. Wer die Bauart eines Marinekessels kennt, bekommt eine Ahnung von der gestellten Aufgabe, wenn er bedenkt, daß nicht mehr als zwei Kessel zur Zeit ausfallen durften, und auch in diesen durften nicht mehr alte Rohre weggeschnitten werden, als in kurzer Zeit erneuert werden konnten. Die Bequemlichkeit der Arbeit wurde dadurch nicht gerade erhöht. Nach einigen

Tagen ankerten wir auf der Reede von Portoroſe, nicht weit von Pirano. Am 29. Juli gingen wir nach Trieſt, wo wir nach anderthalbſtündiger Fahrt eintrafen.

Die „Goeben" war fertig; in unerhörter Anſpannung aller Kräfte war dem Schiff die alte Gefechtskraft wiedergegeben. Und erſt hier merkten wir, aus der wilden Unraſt der unaufhörlichen Arbeit auftauchend, wie ſehr ſich die Beziehungen zwiſchen den Mächten Europas inzwiſchen zugeſpitzt hatten. Immer düſterer ſah die politiſche Lage aus, immer unabwendbarer drohte der Ausbruch des allgemeinen Weltſturms.

Die „Goeben" aber konnte wieder ihre neunundzwanzig Knoten laufen, wenn es galt; und es ſollte bald gelten.

Da lagen wir alſo in Trieſt, wie neu in allen Eingeweiden, blitzblank und tatendurſtig. Zunächſt ſollte hier gekohlt werden. Aber als am nächſten Morgen damit begonnen wurde, ging es äußerſt langſam; zögernd nur und mit großen Unterbrechungen kamen die einzelnen Prahme längsſeits. Viel bekamen wir ſo nicht herein.

Der Admiral drängte zur Weiterfahrt; warum, wußte noch keiner von uns. Abends ſchon liefen wir aus mit Kurs auf Rimini. Wir fuhren die Nacht mit mäßiger Schnelligkeit.

Am Morgen des 31. Juli bot die italieniſche Küſte ein hübſches Bild. Von der Sonne freundlich beſtrahlt, von Ackerſtreifen durchzogen, lag das grüne Land vor uns und lachte uns Seefahrer gaſtlich an. Wir haben aber ſchon einen Kurs längs der Küſte und nicht direkt auf ſie zu.

Ich habe Wache und bitte den Wachhabenden Offizier um Befehl, wann klar zum Ankern ſein ſoll. Mir wird geantwortet: „In Rimini wird nicht geankert.“ Wir gehen weiter nach Ancona. Nach der Ablöſung beim Eſſen kommt Befehl: „Die Fähnriche haben ſich ſofort über die Beſtimmungen der Priſenordnung zu unterrichten.“

Das kommt uns seltsam vor. Wir hatten wohl von dem österreichischen Ultimatum an Serbien gehört und fanden es in Triest ganz begreiflich, daß ein Teil der Armee gegen diesen Staat mobilisiert war. Nun aber sieht es so aus, als ob es auch bald uns anginge. Eine Ahnung steigt allmählich in der Messe auf. Wir drängen so eilig nach Süden. Der Reiseplan wird dauernd geändert. Es heißt schon wieder: „Ancona wird nicht angelaufen, wir werden in Brindisi kohlen."

Und dann hat diese plötzlich geforderte Kenntnis der Prisenordnung doch nicht die Bedeutung, daß irgendein Vorgesetzter etwa plötzlich eine Prüfung angesetzt hat; denn der Befehl gilt auch für Offiziere. Also kann es nur bedeuten, daß in nächster Zeit schon Schiffe zu kapern sind, und das ist der Krieg.

Nicht mit Serbien, sondern mit einem seefahrenden Volk; Russen trifft man aber hier nicht so häufig, dann ist es also — Frankreich.

Ein dumpfes Ahnen dämmert herauf, als ob unserer alten Welt einige Erschütterungen bevorstünden.

Dann aber freuen wir uns voll Sicherheit: Wir wollen's ihm schon zeigen. An der Ladekanone hat die beste Bedienung neulich einundzwanzig Granaten in der Minute geladen, und, wenn's Ernst wird, soll es noch besser gehen.

Blick auf den vorderen Turm und auf die Brücke der „Goeben"

Die Bosporuseinfahrt
von der auslaufenden „Goeben“ aus gesehen

Unterdeſſen zieht die „Goeben“ durch die glitzernde Flut in ſchneller Fahrt nach Süden. Und während den Tag über die italieniſche Küſte wie ein Panorama an uns vorbeizog, verſchwand und in der Abenddämmerung wieder auftauchte, begann auf unſerem Schiff eine ſeltſame Veränderung einzutreten.

Die Mannſchaft war im Lauf des Nachmittags zur Arbeitsverteilung angetreten; in Brindiſi ſollte alles von Bord, was bei Kriegszuſtand nicht mehr auf dem Schiff gefahren wird.

Boote, Fallreeps, Deckstreppen, Kaſten, Hobelbänke, Turngeräte und vieles andere wurde in buntem Durcheinander auf der Schanze ſo geordnet, daß das Vonbordgeben am ſchnellſten vor ſich gehen würde. Man freute ſich über die zwiſchen den jetzt ebenfalls überflüſſigen Klampen der Decksboote liegende Übungsmunition. Jetzt würde es ein ſchöneres Schießen geben als bloß nach der Scheibe.

Am 1. Auguſt nach dem Eſſen ankerten wir auf der Außenreede von Brindiſi. Wir wollten hier die Kohle faſſen, die wir in Trieſt nicht mehr hatten nehmen können.

Ein in dem Seegang ſchlingernder Hafendampfer kommt längsſeits. Angeblich können ſie keine Kohle bringen, da die See zu hoch ginge. Die Prahme würden leckgeſchlagen oder von oben voll laufen.

Die Postordonnanz geht in Begleitung eines Offiziers an Land, um wichtige Drahtnachrichten zu holen. Dann laufen wir aus nach Messina. Wir müssen wieder seeklar machen und die zur Vonbordgabe bestimmten Sachen verstauen.

Als wir gegen fünf Uhr nachmittags auslaufen, sehen wir die „Breslau" auf uns zukommen. Aus Durazzo ist sie zu uns gerufen. Sie erhält jetzt Befehl durch Winkspruch. Bei Dunkelwerden marschiert sie aus Kiellinie links auf, damit wir bei der die Sichtigkeit beschränkenden Nacht einen breiteren Streifen beobachten.

Sieben Uhr nachmittags wird gepfiffen: „Alle Mann auf die Schanz'!"

Die Erkennungsmarken werden ausgegeben. Runde Blechschildchen mit einer Nummer und dem Schiffsnamen. Dazu gibt es geflochtene Träger aus Wolle.

Die Kriegsartikel werden verlesen. Besonders eindrucksvoll erscheint Artikel sechs: „Die Pflicht der Treue gebietet dem Soldaten, jede Gefahr von Kaiser und Vaterland mit Aufbietung aller seiner Kräfte, selbst mit Aufopferung seines Lebens, abzuwenden."

Dann wird bekanntgemacht: An Rußland haben wir ein Ultimatum gestellt. Mit Frankreich sind wir im Zustande drohender Kriegsgefahr.

Nacht kommt. Durch die dunkelblaue Luft dämmernden Julinacht können wir über Backbord im Osten die Umrisse der „Breslau" mit dem schwarzen Streifen ihrer Rauchfahne sehen; manchmal leuchtet auch die Bugwelle schwach phosphoreszierend auf.

Sonst sind beide Schiffe abgeblendet und gleiten wie dunkle Schemen in dem ungewissen Dämmerlicht dahin. Das eigene Schiff erscheint im abgeblendeten Zustand seltsam vergrößert. Die dunklen Massen der Türme, Aufbauten und Schlote wachsen so unwahrscheinlich groß aus der schweigenden Nachtluft heraus. Man hört nur das eintönige, siedende Rauschen der Bugwelle, die in ewig gleichem Ziehen an den Schiffsseiten vorbeistreicht, am Heck das dumpfe Poltern der vier Schrauben, und manchmal knistert es aus den Antennen herab mit einem leichten Schlag: ein Zeichen, daß uns da oben noch etwas durch die Luft verbindet mit dem so fernen Vaterland, das jetzt schon nach allen Seiten blickt und sprungbereit sein muß, weil von überall her die Feinde heranschleichen und lauern ....

Wieder schlägt es in den unsichtbaren Drähten ein, ein feines Knattern droben aus dem tief veilchenblauen Nachthimmel; die ferne Stimme schweigt nicht, sie knistert und sprüht irgendeine Kunde zu uns, während wir, zwei dunkle deutsche

Kriegsschiffe, am Vorabend des Weltkrieges durch die Straße von Otranto südwärts jagen.

Am folgenden Morgen wird gepfiffen: „Alle Mann achteraus!“ Der Kommandant hält eine kurze Ansprache. Der Krieg an Rußland ist erklärt. Unser Beispiel sei der „Iltis“. Das Schiff darf unter keinen Umständen in Feindeshand fallen. Drei Hurras für den Kaiser. Das ist der Inhalt der knappen Rede.

Der deutsche Kriegsruf klingt laut über das Jonische Meer, ein Gelöbnis dem Kriegsherrn, eine Drohung dem Feinde.

„Breslau“ wird entlassen mit Befehl, nach Messina vorauszugehen und für Kohle zu sorgen.

Wir erwarten, daß wir in nächster Zeit mit den Italienern zusammenarbeiten werden, und erörtern die Verteilung der italienischen Flotte

. . . . . .

Der Kommandant befiehlt die Offiziere und Fähnriche in die Offiziersmesse. Er legt in scharfen Rissen die Lage dar. Zum Schluß teilt er mit: „Nach Erschöpfung der Kampfmittel darf das Schiff nicht in Feindeshand fallen. Es wird versenkt. Ich habe Befehl, Ihnen zu eröffnen, daß, wenn ich im gegebenen Fall nicht die Kraft dazu finde, der nächste Offizier dazu verpflichtet ist.“ Mit grimmigem Spott setzt er hinzu, unwillig darüber auflachend, daß eine solche

Möglichkeit überhaupt ins Auge gefaßt ist: „Sie können versichert sein, ich tue es selbst.“

Gegen Mittag kam Kap Spartivento in Sicht und die kahlen, zerklüfteten Berge der kalabrischen Küste; bald darauf tauchte wie ein weißer Hauch, nur wie ein zarter Traum der Luft, der Ätna mit seinem edlen Vulkanprofil auf, um bald wieder in Wolken zu verschwinden.

Wir drehen in die Straße von Messina und laufen nachmittags um drei Uhr in Messina ein.

Niemand hat ein Auge für die noch immer bestehende Fassadenschauerlichkeit der Überreste von dem großen Erdbeben, bei dem unsere Marine den „treuen“ Bundesbrüdern ein Zeichen ihrer Tatkraft gab. Sie haben es uns der Tradition ihres Volkes entsprechend gedankt. Heute noch stehen die Trümmer als ein Denkmal der Energie und Tatkraft einer Nation, die, ihrem heiligen Egoismus folgend, den Bundesgenossen in der Stunde der Not im Rücken anfiel!

Was wir aber gleich freudig begrüßten, das war ein großer grauer Ostafrika-Dampfer, der „General“. In der letzten Nacht, als er auf der Höhe von Kreta stand, hatten wir ihn durch Funkspruch zurückgerufen. Wie manchen anderen, hatte auch ihn die Funkenwarnung gerettet.

Jetzt liegt er erwartungsvoll vor Messina und wird von uns requiriert. Beim Ansteuern des

Ankerplatzes empfangen uns die Fahrgäste des Dampfers mit drei Hurras, die der Erste Offizier auf der Back erwidern läßt. Die „Wacht am Rhein" klingt zu uns herüber als neue Antwort.

Schon während der Einfahrt hatten wir die „Goeben" klar zum Kohlen gemacht; auch die „Breslau" war dafür klar. Nach dem Ankern halten wir uns bereit, den Brennstoff, der noch von Triest her fehlte, in die Bunker zu füllen.

Es vergeht aber einige Zeit. Während wir warten, lese ich einen Winkspruch von „Breslau" an den Stab: „Die italienische Regierung erlaubt die Übernahme der Kohle nur dann, wenn vom Kommando bescheinigt wird, daß das Schiff nicht mit seinem Kohlenvorrat den nächsten Hafen erreicht." Das bedeutet so viel, daß Italien vorläufig neutral bleibt.

Der schöne Nachmittag vergeht in untätigem Warten. Der Admiral hat an die Botschaft in Rom gedrahtet. Die Antwort braucht Zeit. Endlich sieben Uhr abends winkt „Breslau": Der Vertreter der Kohlenfirma Stinnes teilt mit, daß wir Kohle nehmen können. Auch Regierungskohle.

Nach weiterem Warten kommen endlich die ersten Prahme. Bis nach Mitternacht wird an Steuerbord gekohlt. An unsere Backbordseite legt sich der „General". Da wird mit Eifer klar Deck gemacht. Die Turngeräte, Spieren, Scheiben-

hölzer und was wir sonst noch vor Brindisi zur Abgabe bereitgestellt hatten, wird von den Ladebäumen des Dampfers erfaßt oder gleitet über rasch gezimmerte Stellings hinüber.

Die Burschen machen die Kammern ihrer Herren kriegsklar. Mit Wehmut und zweifelndem Wunsch nach Wiedersehen sieht man die Schätze des Orients in den Luken verschwinden, Teppiche, gestickte Decken und Rauchtischchen.

Das zahlreiche Getier, bestehend aus Schildkröten, Chamäleons, Eidechsen und Singvögeln, wird auf die Arche gebracht. Die beiden Kriegsgerichtsräte mit ihren Akten und unsere Chinesen, die an Bord eine Waschküche betrieben hatten, stiegen aus. Erstere rief die Mobilmachung der Armee auf ihre Posten als Reserveoffiziere. Den Scherz verstehend, vergaben sie lachend, wenn ein Kamerad mit witzigem Wort auf ihre „Vonbordgabe" zusammen mit den beiden Waschjungen anspielte.

Die Boote bis auf einen Kutter und die Motorjolle werden an Land geschleppt. Der „General" reißt uns die Kutterdavits aus. Wunderschön frei wird das Oberdeck, und niemand braucht sich mehr darüber zu ärgern, daß da so viel Gerät herumsteht, bei Reinschiff und Artilleriedienst die Arbeiten „belämmert", bei Divisionsdienst schönen Raum wegnimmt.

Aber die Kohle kommt wieder so spärlich von Land. Knapp zweitausend Tonnen sind übergenommen. Der Italiener wird natürlich mit Ärger gedacht. Die Komplimentier-Offiziere, die an Bord gekommen waren, fühlten sich in peinlicher Lage. Sie baten um Entschuldigung. Als Soldaten gäbe es für sie keine Neigung, nur den Gehorsam. Dabei hatten uns seit unserem Aufenthalt im Mittelmeer Bande der Gastfreundschaft verpflichtet.

Kurz nach Mitternacht legen die letzten Kohlenprahme und der „General" ab. Der Admiral hatte befohlen: „Um ein Uhr vormittags seeklar sein."

Einige Sachen können nicht mehr auf das Hilfsschiff gegeben werden. Sie werden über Bord geworfen, und die Charybdis schluckt noch einige Ölfässer .....

„Goeben" und „Breslau" aber sind gefechtsklar.

Die Straße von Messina liegt dunkel unter dem bedeckten Himmel der schwülen Augustnacht. Von treibenden Wolken verdeckt ist der fast volle Mond hinter den kalabrischen Bergen heraufgekommen; sein matter Schein vermag nicht die Schatten der Küste zu erhellen, von denen nur ein paar Lichter über das tintenschwarze Wasser der Meerenge herüberblinken.

Mit glatten Decks und geräumten Aufbauten liegen unsere beiden Schiffe da, in unheilverkündender Ruhe; aus den dicken Schloten quillt schwarzer Qualm, sonst verrät nichts mehr die hastende Arbeit und Unruhe der letzten Stunden. Und doch liegt es wie eine bebende Erwartung über den Schiffen; sie scheinen wie von höchstem, angespanntem Leben erfüllt.....

Fünf Minuten vor ein Uhr betritt der Kommandant die Brücke.

Der Wachhabende Offizier meldet: „Maschinen und Ruder sind klar, Anker ist kurzstag."

Der Kommandant befiehlt: „Anker hieven!"

Mit öligen Schlägen poltert das Spill das letzte Stück der Kette an Deck, dann beginnt der ungeheure Schiffskörper leise zu beben, die Lichter an Land verschieben sich, erst langsam, dann

ſchneller, das ganze nächtliche Panorama dreht ſich um uns, die letzten Fahrzeuge im Hafen bleiben hinter uns, und ein rhythmiſches Zittern im Hinterſchiff verkündet, daß die Turbinen auf eine höhere Fahrtſtufe gegangen ſind.

Mit ſchneller Marſchgeſchwindigkeit geht es der nördlichen Einfahrt der Meerenge zu. Der neue Leuchtturm der „Punta del Faro“ iſt bald backbord querab, und dann geht es mit rein weſtlichem Kurs an der Nordküſte der Inſel entlang.

Die Wache, die gekohlt hat, badet; die andere wäſcht in der Dunkelheit die Decks.

Dann zieht die eine an ihren Kriegswachſtationen auf, während die Freiwache „klar bei Hängematten“ macht, zu kurzer Ruhe bis vier Uhr.

Von Tagesanbruch an beſetze ich als Fähnrich der Wache den Ausguck im Mars; denn im Kriege ſtehen den unteren Dienſtgraden die höchſten Stellen offen.

Es iſt aber hübſch dort oben. Die Hitze, die bald wieder einſetzt, iſt nicht ſo drückend wie unten. In der friſchen Fahrt weht der Rauch frei nach achtern. Tief unter mir aber entwickelt ſich ein Bild von unbeſchreiblicher Großartigkeit.

Aus den dunklen Rieſenmäulern der Schlote quillt es in ewig ſich erneuernden ſchwärzlichen Wolkenballen; unter dieſem langſam zurück

treibenden Rauchgewoge ſchiebt ſich der endlos lange Schiffskörper mit ſeinen leeren Decks und den drohenden Geſchützturmen heran, von ungeheurer Maſchinenkraft durch die breit auslaufenden Bugwellen dahingetrieben. Man begreift es kaum, daß der Mars hier oben, der doch nur durch ein paar Stahltaue mit der gewaltigen brauſenden Maſſe da unten verbunden zu ſein ſcheint, in gleicher Schnelligkeit durch die Luft ſchneidet.

Rings um den Kreuzer iſt eine funkelnde, glitzernde Herrlichkeit. In purpurblauen Wellen weicht das Waſſer von den dahinſtürmenden Schiffswänden ſchräg anſteigend zur Seite, bricht ſich in ſcharfer, ſprtzender Kante, von der weißer Schaum marmorn kräuſelnd und brodelnd zerfließt.

Gewaltig iſt der Blick in die Runde, hinaus aus dem von uns aufgepflügten Meeresumkreis; da öffnet ſich die Unendlichkeit zu einem bodenloſen Blau, und Waſſer und Himmel trennt nur ein ſcharfer Strich, die Kimm.

Die wird nun ſcharf beobachtet; ich habe von meinem luftigen Platz die Ausſicht, als erſter den Feind oder eine Priſe zu ſichten.

Und der Admiral hat befohlen: „Wer während der Fahrt zuerſt ein feindliches Kriegs- oder Handelsſchiff meldet, iſt mir zu nennen.“ Da

träumt man denn schon von einer Kriegsauszeichnung, einem schwarz-weißen Bändchen im Knopfloch . . . . . .

So geht es Stunden dahin. Die Sonne steigt höher, und die Dünste der Mittagszeit verschleiern das strahlende Blau ringsum. Die bleifarbene See hebt und senkt sich unter der Wärme des Tages. Mit gleichmäßigem Rauschen schiebt das Schiff sich westwärts. An Backbord weitab läuft die „Breslau" mit schwachem Sprühwasser am schlanken Steven nebenher.

Einige Tümmler — so wird der Delphin genannt — zeigen, daß sie schneller sind als der Kreuzer mit seiner Marschgeschwindigkeit. Sie eilen voraus, tauchen unter uns weg und springen aufkommend in ihrer ganzen Länge aus dem Wasser.

In klarer Kimm heben sich Himmel und See ab, nur unter der Sonne wird das Auge von den weiß zurückgeworfenen Strahlen geblendet. Und wie sie sich nach Westen mit der Fahrt der Schiffe verschiebt, wird der vordem blendende Teil des Horizonts scharf durch das Glas gemustert . . . . .

Wieder lasse ich es sinken. Nichts ist zu sehen. Doch — im nächsten Augenblick hebe ich es rasch wieder vors Auge: Im Südwesten scheint die Kimm nicht ganz klar. Und richtig — . . . . Da stehen zwei dünne Stengen auf ihr und dazwischen ganz feiner Rauch.

Die Bequemlichkeit des Schallrohres verschmähend, rufe ich frei über Deck: „Dampfer zwei Strich an Backbord.“

Auf der Brücke sieht alles in die Richtung. Der Läufer Brücke eilt in Sätzen über die steile Treppe und nach achtern zum Kommandanten.

Jeden Augenblick müssen wir darauf zudrehen, um den Kauffahrer zu jagen; doch der Kurs bleibt sich gleich.

Ein Signal wird an „Breslau“ gegeben. Also der kleine Kreuzer wird hingeschickt. Nichts dergleichen erfolgt. Stetig fahren wir den alten Kurs weiter.

Der Dampfer lag zu tief unter dem Horizont. Er wird uns kaum gesichtet haben.

Uns kam es nicht darauf an, ihn zu jagen. Der Admiral hat ein höheres Ziel im Auge als bloßen Handelskrieg.

Wahre dich, gallischer Hahn, die Flügel des deutschen Adlers rauschen!

Die Kunde vom Ausbruch des Kriegs mit Frankreich kann uns jeden Augenblick erreichen. Da wollen wir dann den Versuch machen, zu verhindern, daß der Feind ohne größere Sicherheitsmaßnahmen Truppen aus Afrika nach dem Mutterlande bringen kann. Die Verbindungslinie Biserta—Toulon ist dafür besonders wichtig.

Aber um Erfolg zu haben, müssen wir ohne Ablenkung darauflos steuern, damit der Überfall durch Überraschung wirkt.

Der Divisionsbefehl heißt: „Morgen bei Hellwerden soll ‚Breslau' Bône, das Flaggschiff Philippeville erkunden und etwa im Hafen liegende Kriegsschiffe, Handelsfahrzeuge, Verladeeinrichtungen durch Artilleriefeuer oder gegebenenfalls durch Torpedo zerstören. Dann sollen die Schiffe, solange sie von der Küste noch gesehen werden können, mit westlichem Kurs außer Sicht laufen und später in Richtung auf Kap Spartivento sammeln."

Die „Breslau" erhält ihren Befehl und dreht mit Hartruder ab; „Goeben" fährt ihren Kurs weiter.

Bald knistert es wieder oben in den Antennen. Wir ahnen, daß es Zeit wird, zuzuschlagen. Und sechs Uhr fünfundvierzig abends kommt endlich der Funkspruch: „Der Krieg gegen Frankreich ist erklärt."

Die Nachricht wird von den Bootsmannmaaten der Wache ausgepfiffen. Mit lautem Hallo wird sie in den Wohndecks von den Mannschaften begrüßt. Die Freude ist stärker als das Gebot der Bescheidenheit vor dem Vorgesetzten. Die Leute sammeln sich vor der Admiralskajüte. Ein Maat und ein Deckoffizier geben als Sprecher der Mannschaft ihrer Begeisterung Ausdruck. Der Admiral

tritt heraus und sagt trocken lachend: „Daß ihr mir morgen gut schießt.“

Später fragt die „Breslau“ an, ob sie einen gesichteten Dampfer anhalten soll. Sie bekommt die Antwort: Nein. Wir dürfen uns nicht vorzeitig verraten.

Bei uns sieht alles mit Spannung dem morgigen Tag entgegen. Ob die Franzosen wohl schon Minensperren und Torpedobatterien ausgelegt haben? Werden Kriegsschiffe da sein oder gar mit Truppen beladene Transportdampfer?

Auf Kriegswache wird viel von den Ausguckposten gemeldet. Bald sieht der eine ein Scheinwerferlicht suchend über den Horizont huschen. Bald meldet ein anderer einen Lichtblink. Beruhen die Meldungen auf Täuschung, oder fahren wir mitten in einer Vorpostenlinie des Feindes, die dieser zum Schutz der Truppenladungen ausgelegt hat?

Im Admiralssalon brennt noch spät in der Nacht Licht. Der Admiral steht vor einer schwerwiegenden Entscheidung; denn auch auf See ist der Führer nicht mehr ganz auf sich selbst gestellt. Der F.-T.-Offizier hat aus seltsam geordneten Buchstaben und Zahlen die folgende Anweisung aus Berlin zusammengestellt: „Es ist von großer Wichtigkeit, daß ‚Goeben‘ und ‚Breslau‘ sofort nach Konstantinopel gehen.“

Dieser Befehl löst die Frage, ob wir nach Ausführung des Planes gegen die algerischen Häfen ins Adriatische Meer zurück oder durch die Straße von Gibraltar in den Atlantik laufen sollen. Gleichzeitig aber liegt vor dem Verantwortungsgefühl des Admirals die Entscheidung: Gestattet die Dringlichkeit des Befehls, vorher die angefangene Unternehmung zu Ende durchzuführen, oder soll die „Breslau" zurückgerufen werden und mit der „Goeben" umdrehen auf Ostkurs? Noch ist der Würfel nicht gefallen .....

Wir behalten aber unseren Kurs ruhig bei.

Auf Morgenwache treiben sich zwei Handelsdampfer in unserer Nähe herum. Sie sind noch nicht abgeblendet. In sorgloser Sicherheit sich fühlend, führen sie noch Dampfer- und Positionslaternen. Doch es ist keine Zeit, sie anzuhalten. In Dunkelheit wird Philippeville angesteuert.

Ein Zwischenspiel an der algerischen Küste

In scharfen, dunklen Zacken hebt sich die afrikanische Küste gegen den grünen Morgenhimmel ab; wir gleiten mit verminderter Fahrt durch den fahlen Widerschein der nächtlich trägen Fluten.

Die Besatzung wird auf Gefechtsstationen gerufen.

Ganz kurz dämmert hier der Tag. Dann ist es hell.

Der F.-T.-Offizier kommt auf die Brücke. Sein Empfänger hat soeben den Spruch eines französischen Küstenfahrers abgenommen: „Deutscher Kreuzer hat soeben Bône angegriffen und beschossen. Er nimmt Richtung auf Philippeville. Achtung!“

Jetzt ist es Zeit für uns. Wir laufen in die Bucht ein. Gemäß Befehl wird der Hafen untersucht. Keine Schiffe sind zu sehen; nur die flachen weißen Häuser ducken sich an den braunen Hängen.

Auf der Mole beim Leuchtturm steht der Wärter mit seiner Frau. Er richtet den Kieker auf uns: ‚Aha! Ein Russe,‘ denkt er nickend. ‚Das ist ja nett.‘ Dann schiebt er das Rohr zusammen, klemmt es unter den Arm und geht weiter auf und ab.

Der Artillerieoffizier hat den Leuchtturm als Hilfsziel erwählt. An Bord schnarren die ersten Befehle durch die Apparate: „Nur die Mittelartillerie schießt.“ Richtung und Aufsatz folgen. Gleichzeitig steigt in den Toppen und an der Gaffel die deutsche Kriegsflagge hoch.

Die Geschützführer haben ihr Ziel fest im Fernrohr, und mit dem Feuerbefehl schlägt in gelben Strahlen die erste Salve aus der Batterie.

Der Leuchtturmwärter sieht sich gar nicht mehr um. Er läuft, was die weitausgreifenden Beine nur hergeben, nach der Stadt zu.

In mäßig schneller Folge werden jetzt die Granaten auf die Zuavenkaserne, den Bahnhof, Lagerschuppen und Kohlenvorräte des Hafens verteilt. Die Sprengwolken der Geschosse breiten sich jenseits der Mole aus, und auflodernde Flammen zeigen an, daß sie gezündet haben.

Der Admiral befiehlt, das Feuer einzustellen. Die Aufgabe ist erfüllt, der militärische Schaden ausreichend. Eine Fortsetzung könnte nur unnötige Opfer unter der Zivilbevölkerung fordern und wäre außerdem Munitionsverschwendung. Die noch rauchenden Rohre der Kasemattgeschütze gehen in Ruhestellung. Wir drehen ab und steuern in weitem Bogen nordwärts wieder aus der Bucht.

An Land vereinigen sich die zahlreichen kleinen

Brandherde zu Feuersbrünsten. Der Rauch steigt in bläulich-weißen Schwaden auf und ballt sich über der Hafenstadt zu einer breiten Wolke zusammen. Nach der Art ihrer Nahrung verschieden gefärbte Flammen schlagen in Zungen aus den unteren Schichten.

Die Besatzung kommt an Deck, um sich dieses Bild an Land anzusehen. Da ruft sie die Pfeife unter Pänzerschutz zurück, denn jetzt hat es auf dem Fort über der Stadt geblitzt, und während die Leute noch hineindrängen, schlägt schon die erste Salve französischer Haubitzgeschosse weit hinter uns ins Wasser. Zwei weitere folgen, bleiben aber ebenso unschädlich.

Außerhalb des Golfes drehen wir nach Westen und ändern den Kurs erst außer Sicht von Land. Nun wollen wir uns die Dampfer von heute morgen etwas genauer ansehen. Hoffentlich haben sie Truppen an Bord gehabt.

Voll Freude wird nach einiger Zeit des Suchens der Ruf vom Vortopp gehört: „Dampfer mit französischer Flagge zwei Strich über Backbordbug.“ Aber beim Näherkommen entpuppt sich die Trikolore als die belgische, und eine Bestätigung ist der am Heck unter dem Namen stehende Heimatshafen Antwerpen.

Belgische Schiffe waren nicht als feindliche anzusehen, und so wurde der Dampfer laufen

gelaſſen. Sein Gewiſſen ſchien nicht ganz rein zu ſein. Der Kapitän hatte jedenfalls im Gefühl, daß die Situation für ihn nicht ganz geheuer ſei, ſchon ein Boot ausſchwingen laſſen.

So kam er aber mit einer ſorgenvollen halben Stunde davon.

Wir hatten unsere erste Aufgabe ausgeführt; der Krieg hatte begonnen, Küsten des Mittelmeeres hatten den Widerhall deutscher Geschütze rollen hören.

Wir wußten aber, daß dies alles nur ein Vorspiel bedeutete. Wohl hatten wir Krieg mit Frankreich und Rußland, einer aber stand noch aus, der Hauptfeind, der Beherrscher der Meere, der Feind, von dessen Haltung unsere ferneren Aktionen zur See abhängig werden mußten .....

Während wir mit zwanzig Knoten zu dem Treffpunkt mit „Breslau" laufen, meldet die Wache im F.-T.-Raum, daß eine französische Station gegeben hat: „Deutscher Kreuzer hat Philippeville angegriffen. Er läuft mit großer Fahrt nach Westen."

Nicht viel später singt es wieder im Hörer: „Englische Schiffe zeigen überall eine beobachtende Haltung." Nach kurzer Zeit kommt schon wieder eine Meldung geflogen: „Krieg mit England kann jeden Augenblick ausbrechen."

Die „Breslau" stößt inzwischen aus nordwestlicher Richtung zu uns. Sie war also noch weiter als wir nach Westen gedampft. Beim Näherkommen meldet sie: „Habe erteilten Auftrag

erledigt. Es sind beschossen worden zwei im Hafen liegende Dampfer, die Hafenanlagen und die Signalstation bei Cap de Garde. Die Haubitzbatterien haben Feuer nicht erwidert."

Unsere Freiwache, die nachts nur wenig zur Ruhe gekommen war, hatte sich eben schlafen gelegt, da rufen schon wieder die Alarmglocken, und mit Trommel und Horn tönt es durch alle Decks: „Klar Schiff zum Gefecht."

Es kommt Meldung: „Zwei große Kriegsschiffe, anscheinend ‚Danton'-Klasse, kommen uns entgegen." Vergnügt stößt man sich an: das sind sicher Franzosen aus Toulon auf dem Wege nach Philippeville. Die sehen über Wasser so breit und eindrucksvoll aus. Es ist aber nur reichlich dünnes Blech, und ihnen wird wenig behaglich zumute sein, besonders, wenn sie ihr B.-Pulver noch nicht von Bord gegeben haben.

Schnell wachsen aus der Kimm die Umrisse zweier ziemlich dicker Kriegsschiffe heraus, aber was ist das? ..... Was sich da über den vorderen Türmen aufbaut und über die Schlote hinausragt, das sind Dreibeinmasten. Verflucht, das sind keine Franzosen, das sind zwei Engländer von der „Inflexible"-Klasse.

Friedlich drehen sich unsere schon drohend emporgereckten Rohre wieder in Ruhestellung, während sich die Schiffe jetzt rasch nähertommen.

Deutlich ſieht man die weißen Schaumberge, die die Engländer an ihrem Bug vor ſich herſchieben; die Herren müſſen es recht eilig haben.

Die Situation war für unſeren Admiral nichts weniger als angenehm. Noch vor kaum einer Stunde hat uns ein Funkſpruch gewarnt: „Auf der Hut vor engliſchen Schiffen!“ und die Möglichkeit eines Krieges mit England in nächſte Ausſicht geſtellt. Wußten die Engländer mit ihrer guten Kabelverbindung über Malta, mit Verbündeten und Freunden an allen Küſten des Mittelmeers ſchon mehr? Und fangen ſie dann mit dem Feuern an, wann es ihnen paßt, auf eine ihnen zuſagende Entfernung? .....

Es iſt immer dasſelbe: Der Feind hat alle möglichen Hilfsmittel, die ihm unter Umſtänden einen entſchiedenen Vorſprung ſichern, Kohlenhäfen, Stützpunkte, Kabelverbindung. Wir wiſſen noch nichts und müſſen warten .....

So vergehen ein paar Minuten in begreiflicher Spannung .....

Bald ſind die dunklen, eiſengrauen Koloſſe mit ihrer hohen Back und den ungleichen Schornſteinen querab; wir ſehen, wie drüben die Beſatzung auf dem Achterſchiff angetreten iſt. Anſcheinend wird eine Anſprache gehalten.

So ziehen wir in unheimlichem Schweigen aneinander vorbei.

Auf dem englischen Führerschiff ist ein älterer Admiral als unserer. Wir müßten eigentlich zuerst Salut schießen. Es muß aber unterbleiben, da die Geschütze geladen sind.

Der Engländer kann sich das denken. Wenn er zu dumm dazu ist, mag er fragen. Der Admiral hatte schon eine entschuldigende Erklärung aufgesetzt. Aber er rief den schon auf dem Wege zum Funkenraum befindlichen Läufer zurück. Wenn John Bull noch auf höflichen Verkehr Wert legt, mag er darum bitten. Wir haben es nicht nötig, ihm nach der Warnung von heute morgen ein freundliches Gesicht zu zeigen.

Am liebsten möchte unser Admiral ihm den Salut gleich scharf feuern. Die Herren in London sind sich aber in ihren Berechnungen anscheinend noch nicht ganz schlüssig; noch hat die liebe Diplomatie das Wort. Die Briten warten am Ende, bis der Krieg gegen Frankreich und Rußland sich dem Ende zuneigt, um dann ungeschwächt das eigene Schwert in die Wagschale werfen zu können . . . . . .

Wir sehen den englischen Kreuzern nach; fadendünn sehen die Stengen über den schwarzen wuchtigen Dreibeinmasten mit den klotzigen Gefechtsmarsen aus. Es sind doch schöne Schiffe, denkt man ganz sachlich; bei dem Gegenkurs werden sie bald verschwinden . . . . . da, jetzt

ändern sie Kurs. Wahrhaftig, in voller Fahrt drehen sie auf und — setzen sich hinter uns.

Na, das paßte uns gerade.

Die Herren brauchen nicht zu wissen, wo wir hingehen. Wahrscheinlich ist es nicht, daß sie ihre Beobachtungen, die ihnen bald hübsch viel Kohle kosten werden, für sich behalten.

Wir können uns aber die Gangart des bevorstehenden Wettlaufs selbst bestimmen. Die Entfernung, in der wir die Engländer von uns halten, hängt von unserem Belieben ab. Wir gehen mit der Fahrt herauf. Es gilt jetzt nur wacker Kohle vor die Kessel zu trimmen.

Die nötigen Maßnahmen dazu werden sofort bei uns getroffen; es hebt eine gewaltige Tätigkeit in Heiz- und Kohlenräumen an.

Die in der Nähe der Kessel liegende Kohle darf nämlich noch nicht verbraucht werden; sie muß für ein Gefecht zurückbehalten werden. Die äußeren Bunker sind aber so weit von den Heizräumen entfernt, daß das seemännische Personal zum Trimmen hinunter muß, um die Kohle auf den weiten Strecken rasch vor die Kessel zu bringen. Die Kriegswache wird mit Kohlenzeug gemustert und dann vom wachhabenden Ingenieur nach Bedarf verteilt.

Auch bei den Engländern scheinen sie scharf im Zeug zu sein; dicke schwarze Wolken qualmen aus den Schloten; mit einer Bombenfahrt kommen

sie hinter uns her. Die Schaumkrone am Bug verschwindet nicht und wird eher noch größer ....

Nun fängt ein regelrechtes Rennen an, ein heroisches, ein gigantisches Wettrennen zwischen Urweltkräften von achtzigtausend Pferdestärken auf unserer Seite und zweimal fünfundvierzigtausend englischen horsepowers, von denen Massen von dreiundzwanzigtausend und zwanzigtausend Tonnen mit Schnellzugsgeschwindigkeit durch das aufspritzende Wasser getrieben werden.

Die Engländer nehmen uns in die Mitte. Der eine Kreuzer staffelt rechts, der andere links heraus .....

Vor unseren Kesseltüren in den Heizräumen herrscht ein erbittertes, hartnäckiges Arbeiten. Durch das Panzerdeck von der Außenluft hermetisch abgeschlossen, arbeiten die Leute unter einem Überdruck, den die Windmaschinen von oben in die Heizräume pressen, und der sich mit gieriger Wut durch die offenen Türen auf die Glut wirft, um dröhnend durch die Schlote zu entweichen.

120 Millimeter Wind: wir fahren mit künstlichem Zug; ein Wehen und Sausen erfüllt die Kesselräume, das sich fast schmerzhaft auf das Trommelfell legt.

Aber die Spannung steigt auch stetig in den Kesseln, deren Dampf von den Turbinen gierig verschlungen wird.

Allmählich steigen auch die Umdrehungen der Schrauben; wir gehen auf höhere Fahrtstufen; im Maschinenraum erhebt sich ein brausender Sturmgesang, mit dem die Turbinen deutsche Schiffsbaukunst loben und preisen ..... Ein bebendes Zittern geht durch das ganze Schiff, der wundervolle, unerhörte Rausch der Schnelligkeit, mit der wir dahinstürmen, ergreift uns alle.

Droben blickt alles, was nicht Dienst hat, nach den Engländern achteraus. Sie scheinen schon etwas zurückzubleiben ..... Man sieht es fast mit bloßem Auge, wie sie immer mehr an die Kimm rücken.

Wir schmunzeln befriedigt; „Goeben" und „Breslau" gelten nicht umsonst für die schnellsten Schiffe im Mittelmeer.

Gebannt hängen unsere Augen an den englischen Kreuzern. Sie machen gewaltige Anstrengungen, und ihre Rauchsäulen wachsen an. Plötzlich dreht der linksstehende nach Steuerbord und bläst große Mengen Dampf ab. Das sieht so aus wie eine Kesselexplosion.

Aber die Burschen sind hartnäckig; ihre Masten wollen nicht unter die Kimm sinken, die Rauchwolken verschwinden noch immer nicht.

In unseren Bunkern wird gut gearbeitet. So warm ist es gar nicht, wenigstens nicht auf den äußeren Strecken, da das Außenbordswasser

mehr kühlt, als die weiter abliegenden Kessel heizen.

Trotzdem fließen Ströme von Schweiß. Die Luft ist feucht und von einem dicken Dunst- und Staubschleier erfüllt, so daß man bei der trüben Beleuchtung nur auf kurze Entfernung jemand erkennen kann.

Ganz hinten arbeiten die Schaufelmänner. Sie füllen die Körbe, die dann in langer Kette durch die Reihe der Bunker zu den Heizraumschütten wandern. Der Staub und die drückende Luft erzeugen wachsendes Durstgefühl. Immer von neuem muß der Kaffeekessel gefüllt werden. Der Kaffeeholer hat den Auftrag, bei jedem Gang nachzusehen, ob die Rauchwolken hinter uns noch zu sehen sind.

Von den nicht zur Wache gehörenden Offizieren und Deckoffizieren, die froh sein sollten, daß sie in der Finsternis nichts zu tun haben, kommen einige zum Schaufeln und Körbeschwingen in freiwilliger Begeisterung. Der Zahlmeister hat sogar seinen seit Beginn des Krieges besonders überlasteten Schreibtisch verlassen und ist hier mit tätig.

Die Kohlenkörbe wandern kurz hintereinander. Die Schaufler mühen sich in schneller Hast, die leeren zu füllen, wie sie kommen, und eine kleine Pause dabei herauszuschlagen; aber der nächste

leere Korb ist schon da, wenn der vorige gerade voll geworden ist.

Man hatte sich den Krieg lustiger vorgestellt, als hier im finsteren Loch Kohle zu schaufeln, aber die gute Stimmung behielt die Oberhand.

Zwei meiner Unteroffiziere bitten in den Heizraum gehen zu dürfen, da ihre Aufsicht hier nicht so nötig sei. Sie gehen vor die Kessel und streuen in der Reihe der Heizer stehend nach der Klingel Kohle über die Feuerung und brechen sie abwechselnd mit dem Poker auf.

Inzwischen wird ein weiterer englischer Kreuzer gemeldet. Dieses Mal ist es nur ein kleiner von der Städteklasse; aber seine Geschwindigkeit befähigt ihn noch besser als die großen zum Fühlunghalten und Melden.

Vier Uhr nachmittags erhält „Breslau" Befehl, mit „Alle Fahrt" nach Messina vorauszugehen. Sie soll dort Kohle für uns bereitstellen.

Von der Firma Stinnes, den Dampfern „General" und „Barcelona" bekommen wir sicher welche, aber die „Breslau" muß sehen, daß auch die Einrichtungen zur Abgabe klar sind, daß die Dampfer sofort längsseits kommen können und nicht erst Dampf aufmachen müssen, wenn wir da sind.

Die „Barcelona" hat vielleicht auch zu kleine Luken, so daß es unter Umständen zweckmäßig

sein kann, ein Loch in die Bordwand zu sprengen, damit die Übernahme schneller vor sich geht.

Endlich abends kurz vor der Dämmerung sind die beiden großen Kreuzer nicht mehr zu sehen. Wahrscheinlich haben sie eingesehen, daß sie uns doch nicht folgen konnten, und haben dann Kurs auf Malta genommen, um sich für den Krieg auszurüsten. So weit waren sie offenbar noch nicht. Ihre Boote hatten sie wenigstens noch an Bord, als sie am Vormittag an uns vorbeiliefen. Nur der Städtekreuzer folgt noch.

Wir im Bunker werden für zwei Stunden zum Abendessen abgelöst. Inzwischen kommt Befehl für „Goeben", die Fahrt zu verringern. Trotzdem kann der leitende Ingenieur nicht auf die Arbeit der Matrosen verzichten.

Um den lästigen Fühlungshalter abzuschütteln, wird eine alte List angewendet. Wir hatten dafür einen fast nördlichen Kurs aufgenommen, als wollten wir nach Neapel. Der Himmel ist von jagenden Wolken teilweise bedeckt, das Licht ist ungewiß und wechselnd. Als eine Wolke vor den Mond tritt, bleiben wir im Schatten und drehen in ihm hart auf Kurs nach Messina. Der englische Kreuzer sieht uns nicht mehr und fährt in der alten Richtung weiter: wir waren unseren letzten Verfolger los . . . . .

Wieder sind wir an der Reihe, die Kohlen-

trimmer der anderen Wache zu verfangen. Schon macht sich die Müdigkeit fühlbar. Die Kriegswache bei Nacht war noch nicht zur Gewohnheit geworden. Dazu kommt, daß in der Freiwache der letzten Nacht nur wenig Zeit zum Schlafen war. Trotzdem wird mehr Kohle getrimmt, als laufend verbraucht werden kann.

Die abgelöste Freiwache konnte natürlich nach Dunkelwerden nicht in die Hängematten gehen. Sie mußte aus der warmen Bunkerarbeit an ihre Geschütze. Umziehen hat keinen Zweck, da zum Waschen doch keine Zeit bleibt. So standen die Bedienungen schwarz, durchgeschwitzt und in dem mangelhaften Kohlenanzug hinter den Kanonen, und die zugige Nachtluft blies durch die Scharten.

Sie hatten es aber immer noch besser als die Scheinwerfergruppen, die dem freien Wind ausgesetzt waren. Mein Scheinwerferoffizier, Oberleutnant G., stand da im Sporthemd mit offener Brust direkt unter dem Wachtmantel und suchte die Leute durch Scherze zu ermuntern. Nach vier Stunden ging es ja wieder in die Tiefe, die Kameraden abzulösen. Dann würde sich wieder der Überdruck, unter dem die Kessel arbeiten, auf das Trommelfell legen und die Brust etwas mehr keuchen als am Mittag, entsprechend der gewachsenen Ermüdung ....

Wieder schienen in der Nacht Feinde ringsum.

Die Nerven spiegelten den Ausguckposten Scheinwerferblinken und kurz aufleuchtende Lichter vor.

Als die „Breslau" durch Funkspruch meldet, sie habe fünf Zerstörer in Sicht, glaubten die Posten alle Augenblicke an einen Torpedoangriff. Bestimmt versicherten einige, die Blasenbahnen auf uns geschossener Torpedos ausgemacht zu haben. Es waren aber nur die Bahnen der eifrig spielenden Tümmler gewesen, die häufig in schnurgerader Linie auf das Schiff zuschossen und darunter forttauchten. Das Seewasser zeigte ihre Spuren durch helles, grünliches Meeresleuchten an. Das konnte wohl wie Blasenbahnen von Torpedos aussehen.

Aber nichts hinderte unsere nächtliche Fahrt an der Nordküste von Sizilien entlang. Wir laufen schon geraume Zeit wieder mit sparsamerer Marschgeschwindigkeit; die kostet uns nicht so viel Kohlen, und man weiß ja nicht, was uns noch bevorsteht.

Da meldet kurz vor Mitternacht die Großfunkenstation Sebenico: „Krieg mit England."

Wir sahen uns nur an; jetzt war auch das in Ordnung ....

Als ich zur Morgenwache wieder an den Scheinwerfer trete, löst mir ein Offizier die Tressen von der Schulter. Ich sei nicht mehr befugt, sie zu tragen. Ein Funkspruch hatte unsere Beförderung

Bei der Zeugwäsche auf der „Goeben“

Eine See bricht über die Back

zu Leutnants zur See übermittelt. Der Krieg hatte den ersten Abschnitt unseres militärischen Daseins zwei Monate früher beendet.

Die Freude darüber läßt den Gedanken an die Frage nicht aufkommen, die die anderen bewegt: Wird Messina schon blockiert, oder kommen wir noch glatt hinein? Zu einem Gefecht haben wir nur noch knapp Kohlen an Bord.

Wir melden uns zum Dienstgrad befördert. Der Kommandant erwidert langsam: „Ich weiß nicht, ob ich Ihnen wünschen soll, daß Sie noch lange Leutnants bleiben oder nur kurze Zeit!"

Wir verstanden, woran der Kommandant dachte: „Goeben" und „Breslau" standen vor Messina allein gegen ganze Flotten englischer und französischer Schiffe. Kein Mensch konnte wissen, was die nächsten Tage uns bringen konnten .....

Aber wir nahmen den nachdenklichen Glückwunsch für die Dauer unserer Leutnantslaufbahn mit der Zuversicht der Jugend auf und dachten: Nur kurze Zeit!

Am 5. August, vormittags sieben Uhr dreißig, läuft die „Goeben", ohne vom Feinde behelligt zu werden, nach dem Passieren der Stromwirbel südlich der „Punta del Faro" — auf der Seekarte sind die Wirbel noch heute mit „Charybdis" bezeichnet — auf die Reede von Messina.

Auf der kalabrischen Seite der Straße fahren einige italienische Zerstörer; sonst ist alles unverändert.

Die „Breslau" ist schon da und hat vorgearbeitet. Auch der „General" liegt noch auf seinem alten Ankerplatz, aber er hat bedeutend weniger Freibord als vor drei Tagen. Auf die Ladung hat er noch Kohlen geschüttet.

Der Admiral hatte bei unserem Auslaufen damit gerechnet, daß die italienische Regierung ihre Kohlenerlaubnis zurückziehen könnte. Es war vorauszusehen, daß die Französische Botschaft in Rom, von ihrem Konsul in Messina unterrichtet, ihren ganzen Einfluß zu diesem Zwecke aufbieten würde.

Daß England, selbst wenn es neutral geblieben wäre, sein möglichstes im selben Sinne tun würde, war ebenso sicher anzunehmen gewesen. Es war

deshalb vorgesorgt worden, daß die Zeit unserer Abwesenheit ausgenutzt würde, Kohle trotz allem guten Willen unseres „Dreibundgenossen" für uns zu sichern.

Kaum war unser Anker im Grund, als der Ostafrika-Dampfer längsseits schor. Unter die Müdigkeit der letzten Tage wurde als einfachstes Mittel ein Strich gemacht. Die Luken für das Kohlen wurden verteilt.

Schon sind die ersten Leute drüben, ohne auf das feste Vertauen und Herüberschieben einer Stelling zu warten. Als ob es wie in alten Zeiten gälte, eine feindliche Prise zu entern, sind sie vom Netzkasten über das Schanzkleid des Dampfers geklettert.

Im Nu sind die Ladebäume sachgemäß gebraßt. Die Dampferwinden werden probiert und drehen sich unter der Steuerung bald rechts, bald links, als warteten sie ungeduldig auf die Last.

Die erste Schlinge Säcke ist nach einer knappen Minute klar zum Einpicken. Sie wird über die hastig weiterschaufelnden Massen gehoben und schwingt herüber auf das Deck der „Goeben". Dort stürzen sich einige Matrosen auf den Haken und lösen die Stroppen, mit Kraftanstrengung die Törns auswindend, aus den Stegen der Säcke.

Schon längst ist der Haken zurückgeschwungen, und knapp haben die letzten Paare der Zugmannschaften, sich wie Stiere vor ihre Säcke stemmend, das Feld geräumt, als ein neues Bündel voller Kohlensäcke mit Kraft von oben auf das Deck aufsetzt.

Die Leute, die gerade mit den leeren Säcken von der Bunkerschütte zurückkommen, finden schon neue Arbeit. Im Eifer wird die Vorsicht vernachlässigt, und die zur Aufsicht verteilten Vorgesetzten haben dauernd zu warnen oder eine Gefahr abzustoppen.

Im Luk auf dem Dampfer greifen die Unteroffiziere und einige Offiziere selbst zur Schaufel. Es ist nicht einfach. Mit starkem Stoß ist es unmöglich, das stählerne Blatt in die Kohle zu graben. Nur mühevoll, mit stetem Druck nachfassend, bekommt man es voll, um es dann über die Öffnung des aufgehaltenen Sackes zu heben.

Die Musik setzt ein mit flotten Märschen und Schlagern. Das hilft sehr und belebt wunderbar die müden Glieder; am festesten aber greifen jene alten Klänge ins Mark, unter deren Schall in den Schlachten Friedrichs des Großen sich die alten preußischen Standarten entrollten, während die Truppen im Exerziermarsch gegen Kartätschen und Bomben rückten . . . . .

Auf unserer anderen Seite hat der Dampfer „Ambria" festgemacht. Das Arbeitsfeld der Steuerbordwache wird hierhin verlegt. Bald stellt sich aber heraus, daß die Kohle nicht besonders gut ist. Schnell wird der Dampfer „Mudros" als Ersatz längsseits genommen. Hinter diesen legt sich noch der „Kattenturm". Der Dampferwechsel raubt natürlich kostbare Zeit.

Tonne auf Tonne schlucken die Bunker, aber sie sind noch lange nicht satt. Eine kurze Pause wird zum Essen eingelegt.

Bald aber pfeifen die Wachthabenden wieder: „Antreten auf Kohlenstationen!"

Als die Arbeit wieder in vollem Gange ist, bringen die Divisionsoffiziere einige hundert Postkarten. Briefmarken sind nicht nötig, dafür muß aber „Feldpostkarte" oben rechts hingeschrieben werden, wird kurz belehrt. Drei Mann können immer gleichzeitig ausscheiden für eine Minute, um den Lieben zu Hause durch wenige, eilig hingeworfene Worte ein Lebenszeichen zu geben.

Dann wird der Bleistift wieder mit der Schaufel vertauscht.

Was unsere Leute in diesen Tagen und besonders in jenen dreiunddreißig Stunden in Messina geleistet haben, grenzt einfach an das Menschenunmögliche. Es ist nicht zu viel gesagt,

wenn man behauptet, der alle Welt verblüffende Durchbruch von „Goeben“ und „Breslau“ aus Messina war nur möglich mit solcher Mannschaft, erfüllt von einem Geist, wie er sich in jenen unerhörten Anstrengungen bewährte. Unsere Kohlenübernahme in Messina war einfach bezeichnend für das, was deutsche Matrosen vollbringen können.

Das unmöglich Scheinende wurde verlangt und wurde geleistet. Und in welcher Stimmung!

Wir saßen doch mit unseren beiden Kreuzern in einem verwünschten Loch, dessen beide Zugänge zwei übermächtige Feinde absolut sicher verriegeln konnten. Dabei wurde, um unsere Schiffe fahrt- und kampfbereit zu erhalten, übermenschliche Anstrengung wie Lustbarkeit aufgenommen, und keiner der bis zum Zusammenbrechen Arbeitenden zweifelte auch nur einen Augenblick an dem glücklichen Ausgang unseres gigantischen Abenteuers.

Die unerschütterliche Zuversicht unserer Leute bei ihrer unerhörten Arbeitsleistung zu sehen, war wirklich fabelhaft; es herrschte auf unseren Schiffen ein Geist, an den ich nur mit richtiger Erhebung zurückdenken kann.

Um die Müden zu erfrischen, wurden die Teekessel nach Wunsch mit Kaffee oder Limonade gefüllt. Am Spätnachmittag wird eine kurze

Erholungsmöglichkeit eingerichtet. Dort, wo Folgen der dauernden Anstrengung sich zeigen, wo der eine oder der andere sich zu sehr auszugeben droht, werden die Leute herausgeholt und erhalten Befehl, eine halbe Stunde auf dem Promenadendeck des „General" Pause zu machen und neue Kräfte zu sammeln. Die meisten kommen wieder, bevor ihre Zeit um ist. Einige weigern sich, der Anordnung zu folgen, und bleiben als alte Garde beim Werk.

Wie leicht ist es, die Seeherrschaft zu halten, wenn man überall mit Schiffen in der Überlegenheit ist, wenn man überall Ausrüstungs- und Kohlenstationen hat, wo man ohne Anstrengung und Mühe alles vorbereitet findet und dann mit ausgeruhter und geschonter Mannschaft an seine eigentlichen Aufgaben gehen kann!

Alles, was unsere Feinde fast mühelos haben, was ihnen ohne Sorge oder Not zu Gebote steht, das gilt es für uns erst mühselig und unter Schwierigkeiten zu beschaffen; der Überfluß unserer Feinde an Material und Gelegenheit muß bei uns ersetzt werden durch eine einzigartige Willens- und Arbeitsanspannung vom Admiral bis zum letzten Heizer. Dafür sind jene dreiunddreißig Stunden im neutralen Messina ein in Ehren leuchtendes Zeugnis .....

Die eine Wache kohlt bis zwölf Uhr nachts durch und erhält dann Ruhe bis vier Uhr morgens, die andere Hälfte der Besatzung tritt von zwölf Uhr bis vier Uhr an ihre Stelle. Einige Geschütz- und Scheinwerferbedienungen stehen über Nacht auf ihren Gefechtsstationen. Den abgelösten Heizern und der ruhenden Freiwache bot der „General" im Speisesaal der zweiten Kajüte einen luftigen und kühlen Schlafraum, nachdem er die Erschöpften schon mit Limonade und Kuchen erfrischt hatte.

Nachts kommen dann an die Stelle der Dampfer „Mudros" und „Kattenturm" wieder Prahme vom Land. Sie sind mit bester Cardiff-Kohle gefüllt. Lachend erzählt man sich, wie sie mit viel List und Tücke aus englischer Hand erworben worden sind.

Der englische Kohlendampfer „Wilster" lag mit seiner hervorragend guten Ladung im Hafen. Der Kapitän wollte die Kohle nicht für „Goeben" ausliefern.

Da wurde ein trunkfester Leutnant hinübergeschickt, den Briten umzustimmen. Es galt nun, für das Vaterland Whisky zu zechen, bis der andere erweichte.

Einfach war es sicher nicht gewesen; denn ein englischer Kollierkapitän kann mehr Whisky laden, als in eine große Flasche hineingeht.

Zum Schluß aber sah er ein, daß er ein gutes Geschäft machte, und löschte die Kohlen für Stinnes.

Inzwischen hatte der englische Konsul bei der italienischen Regierung erwirkt, daß ihre Herausgabe aus dem Zollbezirk verboten wurde. Erst in der Nacht, als das elektrische Licht in dem Bezirk der Zollgrenze „durch Zufall" ausging und auch die Wache nicht mehr so ganz scharf auf ihrem Posten war, waren die letzten Hindernisse überwunden.

Durch eine schlagfertige Antwort hatte übrigens der Admiral erreicht, daß unser Aufenthalt in Messina länger als die üblichen vierundzwanzig Stunden, tatsächlich bis zum folgenden Nachmittag dauern konnte.

Einige italienische Offiziere waren am Nachmittag des 5. August auf der „Goeben" erschienen und hatten im Auftrage des militärischen Befehlshabers von Messina die Ankündigung überbracht, daß, da Italien neutral bleibe, die deutschen Kreuzer innerhalb vierundzwanzig Stunden auslaufen oder abrüsten müßten.

Geistesgegenwärtig griff der Admiral diese Bekanntgabe als die amtliche Benachrichtigung von der Neutralität Italiens auf und erklärte, daß er die Frist deshalb von diesem Augenblick an rechne. Damit wurde die Abordnung entlassen.

Am frühen Nachmittag des 6. August wurden verschiedentlich starke Rauchwolken im Norden und Süden der Straße gesichtet. Gelegentlich wurden auch Schiffe ausgemacht. Der Funkenverkehr zeigte deutlich, daß stärkere feindliche Streitkräfte sich in der Nähe sammelten. Dann traf eine Meldung ein, daß ein englisches Geschwader nördlich der Straße stehe. Ein anderer Verband, aus großen und kleinen Schiffen zusammengesetzt, sollte eine Blockadestellung im Süden eingenommen haben. Einlaufende Dampfer berichteten, sie hätten den Feind hier und da in stärkeren und schwächeren Gruppen gesehen.

Für uns war es klar, daß es auch ein unverzeihlicher Fehler des Gegners, besonders der Engländer, sein würde, wenn sie uns aus dieser Falle wieder so ohne weiteres herausließen. Ihr Hauptstützpunkt Malta, der Heimathafen einer ganzen Flotte von Linienschiffen und Kreuzern, lag so außerordentlich günstig. Ihre Aufklärung hatte uns am Tage vorher gesehen und bei der Verfolgung durch dauernd starken Funkendienst ihre Tätigkeit deutlich erkennen lassen.

Es war eine Kleinigkeit, uns binnen der vierundzwanzig und mehr Stunden, die bis zu unserem neuen Auslaufen vergehen mußten, im sicheren Kesseltreiben zu haben. Es sah düster aus für uns . . . . . .

Und trotz dieser fast hoffnungslosen Lage waren auf unseren Schiffen nur unerschrockene und zuversichtliche Männer. Die mit Eifer betriebene Ausbildung im Frieden — trotz der Sommerhitze war nie der Tropendienstplan in Kraft getreten — hatte bei den größeren Übungen das vorzügliche Zusammenarbeiten von Schiffsführung, von Waffen-, Maschinen- und Leckwehrdienst dargetan und jedem an Bord das Vertrauen auf Erfolg auch gegen überlegene Gegner eingeflößt. Dazu kam, daß wir unsere Schiffe mit Recht als die schnellsten im Mittelmeer, abgesehen von Torpedoboots-Zerstörern, ansehen durften.

Aber als bei Beendigung des Kohlens mein Kamerad v. R. mir zutrank: „Auf Wiedersehen nach der Schlacht!", da klang durch das scherzhaft gemeinte Wort doch ein wenig Ernst hindurch.

Endlich war der Befehl gekommen, daß die Kohlenübernahme zu beenden sei. Als es gegen Mittag hieß: „Keine leeren Säcke mehr auf den Dampfer geben, nur die angefangenen noch füllen und herüberheißen," trat stille Genugtuung auf die Gesichter, daß es geschafft sei.

Dann wurde angesagt: „Nach dem Essen ist Deckreinigung. Darauf hat die Besatzung zu baden und den Gefechtsanzug anzulegen." Es wurde nochmals darauf hingewiesen, daß zur

Verminderung der Gefahr der Wundinfektion gründliche Reinigung und sauberes Zeug im Gefecht von größter Wichtigkeit seien.

Ferner durfte beim Deckwaschen keine noch so geringe Staubmenge zurückbleiben, in keiner Ecke sich Kohlenschlamm bilden. Die Zündkraft feindlicher Sprenggranaten durfte auch in den unbedeutendsten Winkeln keine Nahrung finden, trotzdem so gut wie nichts Brennbares mehr an Bord war. Und der kleinen und kleinsten Ecken gibt es auf einem Kriegsschiff viele.

Vom Stab der Division kam dann Befehl an die unterstellten Schiffe: „An Stelle der fehlenden Rettungsboote sind Schwimmwesten vom Dampfer ‚General' an Bord zu nehmen. Die für ein Gefecht nicht in Frage kommenden Lazarettkranken werden auf ‚General' übergeführt."

Dafür hatten wir von den deutschen Handelsschiffen und von Land sechs Offiziere und ungefähr siebzig Mann an Bord der „Goeben" übernommen. Es waren zum Teil Rekruten und Kriegsfreiwillige, darunter besonders bemerkenswert die Gestalt eines schon lange nicht mehr wehrpflichtigen Arztes, Doktor Blume. Nach einem langen und arbeitsreichen Leben hatte er sich zur Ruhe gesetzt. Sein Tatendrang sträubte sich gegen das Rasten, und so hatte er mit der Ostafrika-Linie für mehrere Fahrten als

Schiffsarzt abgeschlossen. Die Kriegsbegeisterung in Messina erfaßte auch ihn so stark, daß er es mit Mühe und Hilfe eines kleinen Ränkespiels wirklich durchsetzte, den Luxus und das Wohlleben des „General“ gegen die unruhigen und auch für einen weniger bejahrten Herrn durchaus unbequemen Verhältnisse des großen Kreuzers zu vertauschen.

Bald waren das Essen und endlich auch die Deckreinigung vorüber. Dann wurden die neuen Ankömmlinge untergebracht, und „Goeben“ und „Breslau“ waren bereit, Messina zum zweiten Male zu verlassen.

Halb fünf Uhr nachmittags schrillt und trillert es lustig durch die Decks: „Alle Mann auf! Klar zum Manöver!“ Ein wirres Durcheinanderlaufen entsteht, aus dem sich schnell die Manöverdivisionen herauskristallisieren. Die Leinen zum „General“ werden losgeworfen.

Den ganzen Tag gestern und auch noch heute war es ein seltsamer Anblick gewesen: der mächtige lange, graue Leib der „Goeben“ mit den niedrigen, wuchtigen Aufbauten und Türmen, umgeben von der Schar schwarzer Dampfer, die sich mit ihrem höheren, aber plumpen und kurzem Bau wie schutzsuchend um das kahle, geschützstarrende Kriegsschiff drängten und ihm dabei doch das so notwendige Heizmaterial darboten.

Allmählich hatten sich die Trabanten von dem immer tiefer im Wasser liegenden Herrscher gelöst; jetzt entfernte sich als letzter der treue „General“, und unser Schiff geht nach Hieven des Ankers auf Auslaufkurs.

Auf „Breslau“ schmettert lustig beim Passieren das Hornsignal: „Front nach dem Flaggschiff!“ Wir grüßen in gleicher Weise. Dann verhallen kurz hintereinander die Signale: „Rührt euch!“

„Süh!“ meint unter Hinweis auf den kleinen Kreuzer prophetisch der Obermatrose Kleffel zum Matrosen John, „süh ihn dir noch mal an; aberst de Engelsmann schall sick wunnern!“

Damit waren wir an „Breslau“, „General“, „Barcelona“, „Mudros“ und all den anderen Getreuen vorbeigeglitten und fahren in guter Marschgeschwindigkeit der südlichen Einfahrt der Straße von Messina zu. Wir halten uns auf der kalabrischen Seite.

In einigen Hellegats und Lasten sind noch überflüssige Dinge entdeckt. Sie werden in der Straße über Bord gegeben. Auch unsere schönen stählernen Backspieren — die am Vorschiff ausholbaren Bäume, an denen im Hafen die zu Wasser befindlichen Boote festmachen — werden geschlippt. Wenn Stahl auch nicht brennt, so bildet er doch eine Splittergefahr oder droht durch seine Trümmer irgendeinen Gefechtswert zu behindern.

Das schöne klare Deck bildete eine wahre Augenweide. Die Planken waren so sauber vom Waschen. Nur die niedergelegten Ladebäume und zwei Boote standen da; die Dampfpinasse und ein Kutter waren die kläglichen Überreste von zwölf stolzen Beibooten. Die Reling war niedergeklappt. Alles war bereit, um etwa vorhandenen feindlichen Blockadeschiffen gehörig die Zähne zeigen zu können.

Wir bleiben unter dem kalabrischen Ufer und nehmen schon Ostkurs auf Kap Spartivento.

Die Straße weitet sich, die sizilische Küste verschwindet Steuerbord achteraus, nur der schneebedeckte Gipfel des Ätna schwebt noch über Wolken in der dunstigen Ferne, das offene Jonische Meer liegt vor uns.

Der Horizont ist leer, kein Feind ist noch zu sehen.

Wir fahren unseren Kurs ruhig weiter und freuen uns vorläufig in Ermanglung von Besserem an unserem schönen sauberen Deck, das in der späten Nachmittagssonne nur so blendete.

Da kam es aber schon wieder schwarz von oben und machte der Wonne ein Ende. Alles hielt sich den Kragen dicht und suchte ein geschütztes Plätzchen. Einer knurrte: „Die verdammten Heizerflöhe!“ und holte fast eine Handvoll Flugasche aus dem Kragen wieder hervor.

Ein Dampfschiff läßt sich auf See eben nicht so blitzblank halten wie ein segelndes Kriegsschiff früherer Tage. Sobald der Wind etwas ungünstig ist, schneit es „Heizerflöhe“.

Mit einemmal tönte da durch den schwarzen Regen eine Stimme aus dem Mars: „Englischer Kreuzer einen Strich an Steuerbord.“ Im nächsten Augenblick rasselten durch die Batterie die Trommeln, und das Schmettern der Hörner

wurde durch die Pfiffe der Maate und die Rufe aller Vorgesetzten übertönt: „Klar Schiff zum Gefecht!“

Tief unten in der Artilleriezentrale, einer Nervenverbindungsstelle des vielfältigen Lebens im Schiffe, laufen schon die Meldungen der Batterie ein. Ein knarrendes Geräusch läßt sich mehrmals hintereinander vernehmen. Im Chor spricht eine Reihe von Männern an den Wänden ringsum in die Schalltrichter vor ihnen: „Ferngefecht an Steuerbord.“ „Richtung dreihundertdreißig Grad.“ „Auf den feindlichen Kreuzer mit vier Schornsteinen und zwei Masten.“ In gleichmäßig betonendem, die Silben zerlegendem Rhythmus klingt es feierlich und geheimnisvoll.

Wieder schnarrt es einige Male, und in abgemessenen Wortteilen tönt es wie auf einer Bühne bei einer heimlichen Schwurszene: „Einhundertachtundneunzighundert, Schieber rot zwozehn.“

Alles schweigt lauschend.

Der Matrose am großen Schallrohr meldet leise: „Eben hat der Kommandant zum Admiral gesagt: ‚Ich bitte gehorsamst um Feuererlaubnis.‘ Der Admiral hat bloß Nein gesagt.“

Der Befehlsübermittler vom Steuerbordseitenstand ruft: „Herr Leutnant! Herr Leutnant F. möchte mal ans Telephon kommen!“

Von oben ruft der Kasemattenkommandeur

luſtig herunter: „F., biſt du da? Ich glaube, es iſt die ‚Weymouth‘! Weißt du, Leiter der achteren leichten Gruppe iſt drüben der Bloody dutchman, der Haupträdelsführer unter den Midſhipmen, mit denen wir in Neapel ſo vergnügten Spaß hatten.“

Gleich wird unterbrochen; durch das achtere Schallrohr läßt ſich die ſcharfe Stimme des Dritten Artillerieoffiziers, Kapitänleutnants H., hören: „Ich verbitte mir, daß hier an Bord noch Engliſch geſprochen wird. Sofort die Batterie nach achtern ſchalten!“

Leutnant F. wirft die Schalthebel der Kaſematten herum.

Gleich tönt es durch die Apparate: „Drei A. O., Kapitänleutnant an Mittelartillerie! Wer von den Nummern eins und zwo meiner Batterie nicht tadellos abkommt, den ſtelle ich nach dem Gefecht zum Rapport.“ Und in zufriedenerem Ton nach der Mahnung: „Kaſematten wieder nach vorn ſchalten!“

Aus dem vorderen Schallrohr meldet es wieder mit gedämpfter Stimme: „Der Kommandant bittet, Feuer eröffnen zu dürfen.“ „Der Admiral antwortet wieder Nein.“

Die niedriger befohlenen Aufſatzzahlen für die Geſchütze zeigen inzwiſchen an, daß die Entfernung ſtark abnimmt.

Außer dieſen gelegentlichen Befehlen herrſcht geſpannte Stille; aber es iſt wie eine Stille vor dem Sturm.

Der Matroſe am Schallrohr hat ſoeben wieder gehört, wie der Admiral ſagte: „Gehen Sie auf den befohlenen Kurs!“

Endlich, denken wir, ſind wir in der taktiſch günſtigen Anfangsſtellung; jetzt drehen wir ſicher zum Gefecht, und erwartungsvoll ſehen wir auf die Roſe des Kreiſelmutterkompaſſes, die langſam zu ſchwingen anfängt.

Der Steuerſtrich wandert allmählich ſchneller, bis er ſich auf Nordoſt einſtellt.

Gleich arbeitet das Telephon wieder: „Klar zur Vergleichsmeſſung!“ „Achtung!“ ..... „Null!“ „Zwohundertſechzehnhundert!“ ..... „Achtung!“ ..... „Null!“ „Zwohundertdreiundzwanzighundert!“ .....

Leutnant F. macht, den Mund auflaſſend, ein wenig geiſtreiches Geſicht: „Was iſt denn das? Wir laufen ihm ja weg!“

Die Leute werden unruhig.

Nach einigem Warten geht der Befehl durch die Telephone: „Kriegsfreiwache wegtreten!“

Da ſpricht der Matroſe W. einen ellenlangen Fluch in ſein Telephon, und es iſt ein Glück für ihn, daß der Maat da oben nicht laut wiederholt, weil auch er gerade in ſeinen Trichter noch leiſer

hineinflucht; sonst würde er wohl ins Loch fliegen. Denn die Vorgesetzten sind nicht gerade in einer Stimmung, in der man Spaß versteht. Ist doch allen soeben eine Freude verdorben!

Der Hornist bläst den Offiziersruf. Der Operationsbefehl, den gestern die Kommandanten erhalten haben, wird uns bekanntgegeben: „Nachrichten vom Feind sind unbestimmt. Ich nehme an, daß feindliche Kräfte in der Straße von Otranto stehen, und daß die beiden Ausgänge der Messinastraße bewacht werden. Absicht: nach Osten durchbrechen und die Dardanellen erreichen. Ausführung: ‚Goeben' läuft fünf Uhr nachmittags aus mit siebzehn Seemeilen Fahrt. ‚Breslau' folgt in fünf Seemeilen Abstand und schließt bei Dunkelheit auf. Ich werde dem Gegner vortäuschen, daß wir nach der Adria gehen, und zur gegebenen Zeit die Fühlung abzuschütteln suchen. ‚General' läuft sieben Uhr nachmittags aus und geht, sich unter der sizilischen Küste haltend, nach Santorin. Wird er aufgebracht, so meldet er dies rechtzeitig durch Funkentelegraphie. Erhält er von mir keine weiteren Befehle, so erbittet er solche von ‚Loreley', Stationsschiff Konstantinopel."

Die „Weymouth" — nach späteren Zeitungsnachrichten scheint es die „Gloucester" gewesen zu sein — hielt sich in achtungsvoller Ent-

fernung und folgte uns längs der kalabrischen Küste.

Unser Weg schien unzweifelhaft in die Richtung nach Kap Santa Maria di Leuca zu führen, wo man in die Otranto-Straße hineindreht.

Die Funkentelegraphie des englischen Kreuzers arbeitete dauernd. Mit aller Anstrengung suchte er seine Meldungen an seine Streitkräfte gelangen zu lassen. Doch kaum setzte sein Sender ein, als auch unserer in gleicher Stimmlage zwischen seine Buchstabenzeichen Punkte und Striche legte.

Das F.-T.-Personal mußte dabei natürlich scharf auf dem Posten sein, um dem Gegner sofort, wenn er anfing, in den Mund zu fallen; aber selbst damit war es noch nicht getan. Er mußte auch in den gleichen Ton eingestimmt werden.

Der geübte Funkentelegraphiegast hört aber schon seine Unterschiede in der Stimmlage heraus, sonst dürfte es ihm häufig nicht gelingen, seinen Verkehr abzuwickeln; denn es redet ja in großer Reichweite eine ganze Menge anderer Sender um ihn herum.

Es war also damit zu rechnen, daß der Kreuzer mit der Zeit seine Meldung in Bruchstücken doch durchbekommen würde. Diese Zeit mußte möglichst verlängert werden. Vorläufig war ja auch mit allen Kräften zu verhindern, daß das englische Hauptgeschwader Meldung erhielt, wo wir

hinsteuerten, und dabei noch beobachten konnte, daß wir es möglichst zu verschleiern suchten.

Unser kleiner Kreuzer, der in der Dämmerung in seiner Entfernung von fünf Seemeilen noch ganz gut auszumachen war, erhielt nach Dunkelwerden den Befehl, den Fühlungshalter abzudrängen.

Allmählich läßt die „Breslau" sich sacken. Der Engländer sieht, daß er zu schnell aufkommt, und geht ebenfalls mit der Fahrt herunter, um nicht in zu gefährliche Nähe von uns zu kommen.

Da wir zur gleichen Zeit mit der Fahrt heraufgehen, vergrößert sich unsere Entfernung von dem Fühlungshalter allmählich. Wir brausen noch eine Zeitlang mit verstärkter Maschinenleistung nach Nordosten und drehen dann auf östlichen Kurs.

Ungefähr auf der Höhe von Kap Rizzuto wird hart nach Südosten abgeschwenkt.

„Breslau" soll nun die „Weymouth" zum Schein angreifen und dann in der alten Richtung auf Kap Santa Maria weiterlaufen, während wir Kap Matapan ansteuern. Sie soll dann ihre Fahrt so weit vermehren, daß der andere nicht mehr mitkommt, und zur geeigneten Zeit uns folgen.

Der Plan hört sich sehr einfach an. Aber mit dem Errechnen der Zeit für den Monduntergang und das Einsetzen der Morgendämmerung ist es nicht getan. Es ist sehr schwierig zu schätzen,

welcher Vorſprung nötig iſt, bis das Kielwaſſer und die Rauchfahne bei dem geringen Wind undeutlich werden, ſo daß ſie uns nicht mehr verraten können. Und abgeſehen davon iſt es unſicher, zu welchem Zeitpunkt die „Breslau" den Verfolger in der weiteſten Entfernung zurückgehalten hat.

Wir waren uns alle klar: Jetzt galt es. Jetzt galt es in ungleich höherem Maße als vor zwei Tagen, da wir den „eine beobachtende Haltung zeigenden" engliſchen Schlachtkreuzern ſo ſchön davonzogen. Wenn es uns jetzt nicht glückte, den Fühlungshalter zu täuſchen, dann hatten wir innerhalb zwölf Stunden die ganze Meute auf dem Hals, die noch in der Otranto-Straße auf uns lauerte und koſtbarſte Zeit dadurch verlor.

Unſere überlegene Schnelligkeit hätte uns dann nichts mehr genutzt, da wir uns nicht darauf einlaſſen durften, auf lange Strecken etwa mit achtundzwanzig Knoten zu laufen. Mit unſerem Kohlenvorrat, der jetzt nicht mehr ſo leicht wieder ergänzt werden konnte, mußte hausgehalten werden, da die Gefechtsreſerve auf keinen Fall angegriffen werden durfte und unſer Ziel noch weit entfernt war.

Das Ziel aber mußte unter jeder Bedingung erreicht werden. Ein Funkſpruch an die Mittelmeer-Diviſion hatte noch einmal die bedeutungsvolle Weiſung überbracht: „Seine Majeſtät der

Kaiser erwartet, daß ‚Goeben' und ‚Breslau' sich mit Erfolg durchschlagen werden."

Es war schon damals niemand unter uns, der den weltweiten Sinn dieser Weisung verkannt hätte. Unsere Aufgabe war im höchsten Grade politisch geworden. Wir vermieden nicht einfach nur ein aussichtsloses Gefecht mit einem übermächtigen Feinde. Unsere Fahrt konnte eine neue Wendung im Weltkrieg herbeiführen: wir fuhren Weltgeschichte. An dem Schicksal unserer beiden Schiffe hing vielleicht das Geschick des ganzen deutschen Volkes . . . . . .

Um dieses Ziel jagte in jener Nacht die „Goeben" abgeblendet durch das Jonische Meer.

Wir fühlten das Arbeiten ihrer tosenden Turbinen wie unseren eigenen Herzschlag; in dem tiefen Brausen, das ihr gewaltiger Körper aus den bebenden Schloten dröhnte, lag es wie unser eigenes Atemholen. Jetzt galt es mit Maschinen und Kesseln . . . . . .

In den Heizräumen bedienen die halbnackten Heizer ihre Feuerungen. Gebückt stehen sie unter den überhängenden Kesselwänden, vor sich die dröhnenden Feuertüren, über sich die Mündungen der Ventilatoren, durch die sich mit erschütternder Wucht der Luftdruck preßt. Ein ohrenbetäubendes Surren und Brummen erfüllt den Raum.

Auch das Heizen will gelernt sein, und an Bord eines Kriegsschiffes ist es eine Kunst. Schon bei geringer Nachlässigkeit fällt der Zeiger am Manometer. Der Dampf wird von den Turbinen so schnell verzehrt, daß ein Vorrat an Druck kaum zu halten ist. Die Feuer sollen auch so wenig wie möglich rauchen; denn einmal ist Rauch unverbrannte, also verschwendete Kohle, und dann verrät er das Schiff leicht dem Gegner. Bei schlechter Kohle läßt er sich allerdings schwer vermeiden.

Die geöffnete Feuertür muß eine niedrige, weißlich glühende Fläche zeigen. Kein dunkler Fleck darf andeuten, daß hier das Brennmaterial nicht ausgenutzt wird. Es dürfen nicht mehrere Feuertüren zugleich bedient werden.

Drei Schaufeln voll Kohle, und nicht mehr, sind auf das Klingelsignal einer selbsttätigen Uhr ganz gleichmäßig über die ganze Rostfläche zu streuen. Nach kurzer Zeitspanne ruft die verwünschte Glocke schon wieder.

Dazwischen soll die backende Kohle mit dem Poker aufgebrochen werden, will das Aschfall gezogen und gekühlt und neuer Brennstoff bereitgelegt sein. Die überwachenden Blicke der Maate sehen alles. Gleichzeitig prüfen sie den Wasserstand und halten ihn auf der richtigen Höhe.

Wenn der Ingenieur-Aspirant, der in diesem Heizraum wachhabender Maschinist ist, zur Ronde

kommt, darf sein scharfes Auge nichts in Unordnung finden.

Jeder Heizstand setzt eine Ehre darein, nie einen belastenden Tadel zu hören. Das Maschinenpersonal erwirbt seinen Ruhm durch dauernd gewissenhafte Arbeit, und auf der „Goeben" ist er unbezweifelbar. Nur selten kommt die ersehnte Gelegenheit, über das gewöhnliche Maß hinausgehende Tüchtigkeit zu erweisen.

So arbeiten die Leute in ihren engen Räumen. Sie sehen nicht die prachtvolle Fahrt, mit der wir durch das Wasser brausen, sie können nicht die Genugtuung genießen, mit der wir an Deck unseren Plan gelingen sehen; schweigend und unermüdlich tun sie in der düsteren Hölle ihre schwere Pflicht . . . . .

Feuertür Drei wird für kurze Zeit zum Aufwerfen geöffnet. Die Glut sengt die Haut von Brust und Gesicht der bedienenden Heizer mit kaum erträglicher Hitze. Und dabei stößt auf ihre gekrümmten Rücken ein kalter Luftstrom, den die Schirokko-Ventilatoren mit gewaltiger Kraft vom Oberdeck ansaugen und in die Heizräume pressen . . . . . .
Da schlägt plötzlich, von einem Knall begleitet, eine große Stichflamme aus dem Feuerloch.

Ein fürchterliches Zischen, in das sich das Stöhnen der schwer Verbrannten mischt . . . . . .

Hinter den Flammen ergießt ſich ein Strom von Dampf in den Heizſtand ..... Kochendes Waſſer folgt.

Von den ſeitlichen Ständen gellt in die Sprachrohre der Warnungsruf: „K. Drei, große Dampfgefahr!“

Die Leute taumeln zurück ..... bis an die Knöchel in heißem Waſſer ſtehend, drängen ſie ſich an den Ausgängen und Leitern.

Da werfen ſich mit der Kraft, die das Gefahrbewußtſein erzeugt, zwei beſonnene Heizer dazwiſchen, teilen mit rudernden Stößen die eingekeilte Maſſe, ſtürzen ſich auf die Gewichte des Feuerlöſchhebels und ſchleudern ſie herum.

Sogleich brauſt ein dicker Strom von Außenbordwaſſer durch die Feuerung des beſchädigten Keſſels in den Heizraum und kühlt das heiße, aus den Keſſeln ſtrömende Waſſer.

Zu gleicher Zeit haben der Aſpirant und ein Maſchiniſt im Zwiſchendeck die Gefahrmeldung gehört.

Die Not der Keſſelbedienung mit geſchultem Bewußtſein erkennend, ſtürmen ſie in zwei Sätzen an die Notabſperrventile der Dampfrohrgruppen und wirbeln ſie herum. Dann erſt geht Meldung an den wachhabenden Ingenieur.

Die Verletzten werden geborgen. Der Ingenieur und die Maſchiniſten ſteigen in das noch

heiße, bis an die Hüften reichende Wasser, um die Beschädigung zu untersuchen.

Eins der neuen Kesselrohre weist ein wenige Zentimeter großes Loch auf.

Jetzt gilt es möglichst schnell das unbrauchbar gewordene Rohr oben und unten mit Schraubenpfropfen zu verstopfen. Dazu muß ein Mann in den Dampfsammler und die Unterschenkel kriechen.

Aber noch sind sie zu heiß. Das Abkühlen wird mindestens eine Stunde dauern.

Die Strahlen der Feuerlöschleitungen vereinigen sich auf die warmen Bleche.

Inzwischen saugen die Lenzpumpen das eingedrungene Wasser aus dem Raum, damit die Feuerungen der anderen Kessel wieder in Betrieb genommen werden können.

Dem Obermaschinistenmaat Jäger dauert das Kühlen zu lange. Nach einer halben Stunde bindet er sich nasse Tücher vor Mund und Nase und kriecht durch die Mannlöcher in die langen dünnen Kessel. Werkzeug und Material werden ihm hineingereicht.

Aber alle Augenblicke muß er sich herauszwängen, um Luft zu schöpfen. Dann beißt er wieder die Zähne zusammen und zwingt den Pfropfen einige Umdrehungen tiefer.

Endlich kann er klar melden. Es wird aufgespeist, und die inzwischen belegten Feuerungen werden entflammt.

In nicht ganz anderthalb Stunden war die Reparatur ausgeführt und der Kessel wieder in Betrieb. Unter anderen Umständen hätte es wohl auch bei eiliger Arbeit die doppelte Zeit gedauert.

Am anderen Morgen wurden der Aspirant, der Maschinist, die beiden besonnenen Heizer und der Obermaat Jäger durch Divisionstagesbefehl des Admirals belobt.

Der ganze Vorfall hatte die Geschwindigkeit des Kreuzers kaum beeinträchtigt. Mit der früheren Fahrt geht es jetzt weiter nach Südosten.

Als es am nächsten Tage hell wurde, war der Fühlungshalter längst nicht mehr zu sehen. Unser Durchbruch war geglückt.

Neue Verfolgung

In strahlender Bläue, weit und leer, dehnt sich das Jonische Meer in der Runde.
Mit beschleunigter Marschgeschwindigkeit zieht die „Goeben" durch ein friedliches Gefunkel kleiner, glitzernder Wellen; kein Feind ist mehr zu sehen, aber auch die „Breslau" hat noch nicht aufgeschlossen.

Halb elf Uhr vormittags wecken Trommel und Horn die zur Ruhe gegangene Kriegswache mit dem Klar-Schiff-Signal. Am Steuerbord voraus ist eine Rauchwolke gesichtet worden.

Bald darauf sind über der Kimm die Toppen von Masten zu sehen, die anzeigen, daß es sich nur um ein Kriegsschiff handeln kann. Allmählich wächst auch der Rumpf herauf. Nach seiner Größe kann es nur ein Linienschiff oder ein großer Kreuzer sein.

Die Rauchwolken lassen die Schiffsklasse noch nicht erkennen, doch kommt nur ein feindliches Fahrzeug in Frage. Englischer Funkenverkehr war häufig festzustellen, also wahrscheinlich ein Brite.

Die Meßgeräte ermitteln die Entfernung und gleichen sich gegenseitig ab. Die ersten Gefechtsbefehle werden durchgegeben.

Beide Schiffe nähern sich im Bilde eines schnellen Passiergefechts.

Das Feuer könnte schon eröffnet werden, aber je geringer die Anfangsentfernung, desto größer ist die Treffaussicht und Wirkung der ersten Salve.

Im Vertrauen auf unsere gründliche Ausbildung können wir anstreben, die Entscheidung möglichst früh eintreten zu lassen.

Die Geschützführer fassen die Richträder fester; denn eben hat das Telephon sich gerührt.

Das Ziel steht wunderschön im Fadenkreuz der Richtfernrohre. Im ersten Augenblick nach der Feuererlaubnis wird der elektrische Kontakt den Schuß auslösen . . . . . .

„Nicht verstanden!“ gibt der Befehlsübermittler in den Schalltrichter zurück . . . . . .

Die Verschlußnummer hält die Hände dicht über die Kurbel, um den Keil herauszureißen, noch bevor der Feuerstrahl verfliegt. Der Hülsenfänger lauert vorgebeugt auf das Herausfliegen der Kartuschhülse und breitet die Arme aus, sie zu fangen . . . . . .

„Haaalt!“ ruft der Mann am Telephon laut aus, und während die Nummer Eins noch ungläubig auf die Salvenglocke lauscht, kommt nochmals der Befehl: „Batterie halt! — Geschütz entladen!“

Die Haltung der Bedienung erschlafft enttäuscht. Statt der Kurbel dreht die Verschlußnummer unwillig die Sicherung ein.

Es war aber wirklich nicht notwendig zu schießen. Denn aus dem Rauch des entgegenkommenden Kriegsschiffs hat sich uns der Umriß der „Breslau" enthüllt, und das durch die Schwaden flammende Erkennungssignal hat die Vermutung zur Sicherheit werden lassen.

Unser Zögern, mit dem Feuer auf sehr weite Entfernung schon zu beginnen, hat sich belohnt. Auch am hellen, sonnigen Tag kann man unter Umständen bei ungünstiger Stellung, Wind und Rauch in die Gefahr kommen, den Freund anzuschießen. Die Strahlenbrechung hatte die Form des uns entgegenkommenden Schiffes stark verändert und vergrößert; dazu kam, daß die „Breslau" aus einer Richtung auftauchte, aus der wir sie nicht vermuteten. So war die Täuschung möglich geworden.

Der kleine Bruder schor nun in unser Kielwasser und meldete in schnellem Signalverkehr die Erlebnisse der letzten Nacht.

Die „Weymouth" hatte, wahrscheinlich durch schlechten Ausguck, erst sehr spät gemerkt, daß sie zu nahe an ihre Beobachtungsobjekte herankam. Durch leichtes Drehen hatte man sie auf eine falsche Spur gebracht. Plötzlich hatte der Brite

S. M. S. „Goeben“ im Bosporus

In Brand geschossener Dampfer

Die nach Konstantinopel Beurlaubten gehen ins Boot

sich in großer Nähe gesehen und schleunigst abgedreht.

Dabei benutzte er die Gelegenheit, zwei Torpedos loszumachen. Von der „Breslau" hatte man sie ins Wasser klatschen sehen und war schleunigst ausgewichen.

Dann war man dem Verfolger, wie verabredet, weggelaufen und hatte, als es Zeit war, in weitem Bogen die „Goeben" zu erreichen versucht. Dabei war der kleine Kreuzer so weit östlich gekommen, daß er bei Hellwerden wieder drehte, um der „Goeben", die noch nicht so weit sein konnte, entgegenzulaufen.

Nun liefen wieder beide Schiffe in treuer Kameradschaft zusammen weiter, im frohen Bewußtsein, den drohenden Gefahren des Durchbruches aus unserer Mausefalle entronnen zu sein.

Die schwere Arbeit waren wir aber deshalb doch nicht los. Die Matrosen mußten schon wieder in die Bunker zum Kohletrimmen. Die ungünstigsten Räume sollten zuerst leer gemacht werden, damit wir immer die höchste Gefechtskraft hatten.

Wir Leutnants saßen wieder im Mars. Die Sonne meinte es so gut, daß zweistündige Ablösung eingeführt wurde. Sie brannte wie durch ein Vergrößerungsglas. Die ganze ungeheure Fläche der See lag wie eine weißlich blendende

Masse da. Dazu der erbarmungslos strahlende Himmel griechischer Gewässer, dessen unendliche Bläue nur Hitze atmete.

Endlich schien achteraus Erlösung zu winken. Eine leichte, fein sich verteilende Wolke zog herauf. Man hatte den Eindruck, daß sie uns einholte, denn allmählich wurde sie größer.

Nach einigen Minuten ist es wieder Zeit, die Kimm hinter uns abzusuchen. Schade, denke ich, die Wolke ist wieder kleiner geworden.

Vor dem Verlassen des Horizontabschnittes werfe ich noch einen Blick auf die herbeigewünschte Schattenspenderin. Da färbt sie sich wieder mehr schwärzlich. Es ist doch unwahrscheinlich, daß die Veränderung so schnell vor sich geht, oder sollte das eine Täuschung sein?

Die Erscheinung verdient doch etwas näher untersucht zu werden. Und siehe da, nach längerem schärferen Zusehen ist in der Richtung ganz fein der obere Teil eines Mastes auszumachen.

Die Brücke erhält eilig Meldung. Alle Gläser richten sich nach achtern. Noch ist unten nur die Rauchwolke zu sehen. Ungeduldig kommt eine Anfrage nach der anderen, wer der Verfolger sein könnte.

Schließlich entpuppt er sich als ein Kriegsschiff, das so aussieht wie unser alter Fühlungshalter.

[redacted]t er nur unsere Spur gefunden? Wahrs[redacted]ch ist er, als er zum Torpedoschuß auf die [redacted]reslau" abdrehte, in die bei ruhigem Wasser [redacted]h stundenlang sichtbare Fährte unseres Kielwassers geraten und hat sie trotz der Dunkelheit durch irgendeinen Zufall erkannt. Es ist vielleicht nicht ausgeschlossen, daß das Meeresleuchten in den zurückgebliebenen kleinen Wirbeln als Richtungsweiser gedient hat.

Als die „Breslau" dem Engländer dann außer Sicht gekommen war, hat er seinen Kurs so geändert, daß er wieder in die Fährte hineingelangte.

Treibende Gegenstände hat er sicher nicht gefunden. Gleich nach dem Auslaufen aus Messina war verboten worden, noch irgend etwas Schwimmendes über Bord zu werfen. Es kann nur der Rest des Kielwassers gewesen sein.

Der Verfolger war uns sehr ärgerlich. Es durfte nicht aufgehört werden, die Tätigkeit seiner Funkentelegraphie zu stören. Abgesehen davon, wäre es aber doch ganz nett gewesen, den alten Fuchs anzuführen. Wir hätten ja umdrehen und angreifen können, aber das hätte er natürlich rechtzeitig gemerkt und ebenfalls gedreht. Auf eine Jagd durften wir uns nicht einlassen. Wir hätten zu viel Zeit verloren und wären obendrein noch nach Westen oder Nordwesten gekommen.

Gegen Mittag kam die griechische K[illegible] den zackigen Umrissen ihrer Gebirge aus [illegible] Dunst heraus in Sicht. Da war es nun d[illegible] zu verlockend, noch einmal zu versuchen, de[illegible] schlauen Verfolger ins Garn zu locken.

Wir gingen etwas langsamer.

Die Spannung wurde nicht geringer, als „Breslau", die hinter uns fuhr, herüberwinkte: „Der Fühlungshalter scheint von der ‚Defence'-Klasse zu sein. Er kommt langsam näher."

Die Trommel rief uns rasselnd auf Gefechtsstationen.

Nach einiger Zeit bat die „Breslau" um Erlaubnis, angreifen zu dürfen. Der Admiral ließ antworten: „Warten Sie doch ab!"

Endlich steigt, nein fliegt der rote Doppelstander an der Flaggleine hoch: „Ran an den Feind!"

„Breslau" greift an. Hinter dem Schleier ihres Rauchwirbels drehen auch wir mit kleinstem Drehkreis auf Gegenkurs.

Der Verfolger hat etwas nach Steuerbord gewendet.

Plötzlich schlägt eine rasche Flamme aus seinem Vorschiff. Sekunden später wächst schnell eine Wassersäule rechts von der „Breslau" in die Luft und köpft oben nach Lee über. Im gleichen Augenblick zuckt es wieder drei-, viermal aus der

Seite des Engländers; aber „Breslau" bleibt die Antwort nicht schuldig, auch auf ihr flammen blitzschnelle Feuerzungen auf.

Der scharfe Knall der Gefechtsladung zerreißt mehrmals kurz hintereinander die Luft, gefolgt von den fernen Stimmen der englischen Geschütze. Hüben und drüben werden wie durch Zauber dünne, hohe Springbrunnen gleichsam hingepflanzt.

Aber „Defence" hat den Braten gerochen und kehrt uns zur Jagd verleitend den Rücken. Sie raucht stärker. Anscheinend will sie einen Treffer markieren und uns dadurch zu locken versuchen, indem sie den Anschein erweckt, als habe ein Schuß in die Schornsteine ihre Geschwindigkeit gelähmt ...

Ungefähr gleichzeitig haben beide Schiffe sich eingeschossen; denn jetzt hebt sich der eine Teil einer Salve mit den weißen Springbrunnen vor dem dunklen Rauch des Zieles ab, während der andere, weitliegende nur mit der Spitze über dem Gegner zu sehen ist.

Aber auch die „Breslau" ist eingedeckt.

Schneller folgen sich jetzt die Lagen. Der Artillerieoffizier weiß, daß er vorläufig gut liegt, und braucht nicht darauf zu warten, bis seine Geschosse durch ihren Aufschlag anzeigen, wie er seinen Aufsatz zu verbessern hat.

Nach einigen Minuten drehen wir zurück auf den alten Kurs, wohin uns die Pflicht, nicht die Neigung ruft.

Auf der „Defence“ mischt sich weißgrauer Qualm mit abgeblasenem Dampf und dem alten sepiafarbenen Rauch. Einige Flammen schlagen über dem Mittelschiff hoch. Sie hat es jetzt nicht mehr nötig zu markieren. Ein Denkzettel hat gesessen. Sie nimmt Kurs auf die nahe Küste.

Es mag dem Admiral nicht ganz leicht gewesen sein, nicht doch durch eine kurze Verfolgung zu versuchen, ob sie nicht noch eingeholt und vernichtet werden kann. Auf seinem Gesicht ist nichts zu lesen. Es spiegelt keinen Gedankengang wider.

Wir haben ein höheres Ziel als die Zerstörung eines einzelnen englischen Kriegsschiffes. Wenn dies Ziel dadurch möglicherweise in Frage gestellt werden könnte, muß die Aussicht auf einen kleinen Nebenerfolg zurückstehen.

„Breslau“ meldet durch Scheinwerferspruch, daß sie einen Treffer gegen den Wasserlinienpanzer erhalten hat. Von binnenbords sei aber nichts zu sehen. Außer der Erschütterung hat sie nur eine Beschädigung der Außenhautfarbe davongetragen.

Der Erste Offizier ist dadurch sicher tief be-

denn die Erhaltung der tadellosen Farbe, ...ders außenbords und in erhöhtem Maße unter der Wasserlinie, ist eine von seinen zahlreichen Achillesferſen .....

Nach einer Viertelstunde nahm die „Defence“ aus achtungsvoller Entfernung die Verfolgung wieder auf.

Drei Uhr nachmittags schon kam Kap Matapan an Backbord querab. Wir hielten auf die Straße von Marathonisi zwischen der östlichen der beiden spartaniſchen Halbinseln und der Insel Kythera zu. Es war uns bekanntes Gebiet.

Schon achtmal hatten wir dieſe Kaps umſteuert. Für den Reiſenden zur See bilden ſie die Eingangstore — vorausgeſetzt, daß er ein Freund klaſſiſcher Bildung iſt — in ein Inſelmeer, das einen großen Teil ſeiner Schulaufgaben mit Stoff verſorgte. Er weiß die Eilande nach ihren altgriechiſchen Namen zu benennen, und ſein Herz ſchlägt dem von hier nicht mehr weiten Athen entgegen. Bei ſtarken Weſtwinden hofft er mit Recht auf eine baldige Beſſerung ſeiner Seekrankheit.

Auch für uns hatte die Straße dieſesmal ihre Bedeutung. Es beſtand Ausſicht, den läſtigen Fühlungshalter endlich loszuwerden. Der Himmel war blau. Keine Spur von einer Wolke war auf ihm zu entdecken.

An Steuerbord lag die Insel Cerigo, d
Kythera der Alten. „Wie ein Schild lag d
Land über dem Meere", heißt es in der Ody
des alten Herrn Homer. Ein heller Strei
Luft trennt es von dem Wasser. Der Seemann
nennt die Erscheinung weniger poetisch Butter-
land. Sie ist eine Wirkung der Strahlenbrechung
bei großem Wärmeunterschied von Luft und
Wasser. Inseln oder Schiffe, die in Wirklichkeit
noch unter dem Horizont liegen, sind in ganzer
Größe sichtbar, und wenn sie näher hinter der
Kimm stehen, so schweben sie scheinbar in der
zitternden Luft.

In den Belten sagt man dann, es geht Ost-
wind; hier bedeutet es aber in diesen Monaten,
daß der Schirokko sich ansagt, ein heißer, trockener
Wind von stürmischer Stärke aus südöstlicher
Richtung. Er weht so scharf, daß, wenn Jan-
maat in der Richtung den Mund aufmacht, die
Zähne nach innen umklappen — das behauptet
er wenigstens, wenn er das Erlebnis zu Hause
erzählt.

Es dauert nicht lange, bis der Schirokko richtig
durchkommt. Heiß fegt es zwischen den Inseln
her, und weißliche Schaumköpfe laufen über die
tiefpurpurblaue Flut. Bald kommt auch stär-
kerer Seegang auf; unser großes Schiff beginnt
schon heftig in der zunehmenden See zu arbeiten.

Dabei hat es trotz des starken Windes auf dem Oberdeck eine Temperatur von fünfunddreißig Grad Celsius.

Auch ohne den Schirokko wäre es schon heiß genug. Das kahle, steinige Land des Peloponnes ist im Sommer überhitzt. Es sind keine Bäume und Sträucher vorhanden, durch die Kühlung gebracht und die Ausstrahlung des erhitzten Bodens abgehalten werden könnte. Die Luft zittert über ihm wie auf einem Kalkofen.

Wer in der Sonne zu arbeiten hat, muß sich vor dem Hitzschlag hüten.

Wir arbeiten uns weiter durch das aufgewühlte, schimmernde Wasser der griechischen See; der Nachmittag wurde glühend und dunstig.

Dicht unter Land — denn die Küste fällt steil ab in das klippenlose, gleich tief werdende Wasser — lag ein kleiner, unscheinbar aussehender Dampfer.

Der Steuermannsmaat auf der Brücke meinte: „Ein schmutziger griechischer Küstenfahrer.“ Aber der Adjutant und Signaloffizier schien anderer Meinung zu sein.

Der verwahrlost aussehende Dampfer, dessen Außenhaut so bestoßen und geflickt schien, dessen mit schlechter gelblicher Farbe bemalter Schornstein kein Kompaniezeichen aufwies, war vor wenigen Tagen noch tadellos sauber gewesen. Vom Mast wehte die Kontorflagge der Deutschen

Levante-Linie, kunstlos ausgeführt stand sein Name in griechischen Buchstaben am Bug.

Der Dampfer hatte Kohlen geladen und war nach früherer Verabredung hier eingetroffen; jetzt erhielt er durch Flaggensignal den Befehl, bis auf weitere Anordnung hier zu warten.

Kurz vor Kap Malea bog ein großer Dampfer um die Huk.

Wir heißen Signal: „Wer bist du? Woher, wohin und welche Ladung?"

Dickfellig langsam geht bei ihm der Antwortwimpel bis zur halben Masthöhe: „Ich höre." Wahrscheinlich konnte er ihn nicht gleich finden.

Als er näher kam, war die französische Flagge am Stock auszumachen. An der Reling drängten sich viele Männer und sahen zu uns herüber. „Sicher Reservisten für die französische Armee aus dem Orient," meinte der Signalmaat, wahrscheinlich mit Recht.

Drüben steigt jetzt endlich der Antwortwimpel zum Flaggenknopf: „Ich habe verstanden." Bockig denkt er: „Fällt mir gar nicht ein, dir Rede zu stehen." Er weiß sich sicher innerhalb der griechischen Hoheitsgrenze, denn die Deutschen haben bei ihm den Ruf, daß sie das Recht achten, welches die Völker untereinander aufgerichtet haben. Wenn er ein Engländer wäre, würde er vielleicht denken: „Die Deutschen sind

so dumm, daß sie das internationale Gesetz beachten, auch wenn es ihnen Schaden bringt."

Hier wollen nun wir einen letzten Versuch machen, mit unserem Trabanten ein Wörtchen zu sprechen, oder aber ihn zu zwingen, in diesem für ihn so gefährlichen engen Fahrwasser auf unsere Verfolgung zu verzichten.

Der Navigationsoffizier wendet sich zum Wachhabenden Offizier: „Runden Sie nun das Kap!"

Mit Vorsicht wird das Ruder übergelegt, und gehorsam dreht das gewaltige Schiff in langsamer Fahrt.

An der Landspitze ganz nahe am Wasser steht, wie aus einer Nürnberger Schachtel aufgebaut, ein zierlicher kleiner Leuchtturm mit Wohnhaus. Eine kleine Bucht öffnet sich.

Wir legen uns hinein, mit der Nase in die Richtung gewendet, aus der wir gekommen sind. Die „Breslau" erhält Befehl, in östlicher Richtung weiterzudampfen.

Wenn der Engländer jetzt um die Ecke biegt, sind wir auf ganz naher Gefechtsentfernung. Es dürfte ihm schwerlich glücken, zu entkommen, wenn er es wagt, uns durch die Straße zu verfolgen.

Nach kurzem Lauern bestätigt sich die eigentlich selbstverständliche Erwartung, daß wir vergeblich auf eine solche Dummheit rechneten. Im Kriege

gibt es aber Fälle, wo man dem Gegner mal Dummheit zutrauen darf.

Es hat schon eine gewisse Berechtigung, mit der Annahme zu rechnen, daß er denkt, wir denken, er werde doch nicht so töricht sein — und daß er dann erst recht daraufhin handelt.

Nun, diesmal war es also nichts mit unserer schönen Falle. Aber unser Manöver hatte doch genügt, dem Engländer ein weiteres Folgen in diesen Gewässern als unheimlich erscheinen zu lassen. So mußte er unsere Spur verlieren; wir hatten den Fühlungshalter endgültig abgeschüttelt und waren für die englische Flotte für einige Zeit im Griechischen Archipel verschwunden.

Es war aber auch nötig geworden für uns, auf einige Tage zu verſchwinden.
Der Befehl, nach Konſtantinopel zu gehen, war durch einen Funkſpruch vorläufig widerrufen worden. Wir ſollten noch warten, bis ſich die politiſchen Verhältniſſe ſo weit geklärt hätten, daß ein Einlaufen in die Dardanellen möglich ſein würde.

Dadurch war unſere Lage weſentlich bedenklicher geworden. Den Durchbruch aus dem blokkierten Meſſina, die Abſchüttelung der hartnäckigen Verfolgung des übermächtigen Feindes hatten wir glücklich hinter uns, kein feindliches Schiff konnte uns hindern, in beſchleunigter Fahrt mit dem Reſt unſerer Kohlenvorräte die für unſer Schickſal ſo verheißungsvollen türkiſchen Gewäſſer zu erreichen. Und nun hieß es im letzten Augenblick innehalten, den Vorſprung unausgenutzt laſſen, ſich verbergen, einer unbeſtimmten Zukunft entgegenſehen. Der geringſte Zufall konnte uns verraten und damit den günſtigen Ausgang unſerer bisher ſo erfolgreichen Fahrt in Frage ſtellen.

Es war auch ſonſt nicht leicht für uns. Aus zwei unverzagten Kriegsſchiffen, die den zahlreichen Feinden bisher recht energiſch die Zähne

gezeigt hatten, sollten wir plötzlich zu abenteuer-
den Fahrzeugen werden, die sich von Insel zu
Insel schleichen mußten und der geringsten ver-
dächtigen Rauchwolke aus dem Wege zu gehen
hatten, was deutsche Seeleute nicht gern tun.

Es half aber nichts. Wir wußten, daß wir eine höhere Aufgabe hatten. In unserem Schicksal spiegelte sich das Geschick der ganzen deutschen Marine in diesem Kampf gegen eine Welt von Feinden: nur selten kämpfen können — und dann nur gegen Übermacht — und sonst: warten, sich zurückhalten, sich für den höheren Zweck aufsparen . . . . . .

Vor uns lag nun der zweite Teil dieser Aufgabe. Es galt, ihn möglichst getreu auszuführen; der Führer der deutschen Mittelmeer-Division hatte auch dafür vorgesorgt.

Wir waren zunächst in nordöstlicher Richtung auf die Kykladen losgesteuert und hatten die schöne Inselgruppe zwischen Thermia und Tinos durchschifft. Auf dieser belebten Verkehrsstraße hatten wir mehrere Dampfer gesichtet, deren schlechtes Gewissen sich dadurch verkündete, daß sie eiligst strebten, sich hinter der nächsten Neutralitätsgrenze griechischen Gebiets in Sicherheit zu bringen.

Die Insel Tinos an Backbord lassend waren wir dann auf das Ägäische Meer hinausgelaufen, wo wir jetzt, aber außerhalb der Dampferstraße,

zwiſchen Tinos und Chios mit geringer Fahrt kreuzten.

Der eigentliche Zweck unſeres Durchbruchs nach Oſten war den Feinden ja noch verborgen geblieben. Man kannte uns zu gut, um anzunehmen, daß wir in irgendeinem neutralen Hafen — zu denen ja auch die türkiſchen gehörten — abrüſten würden, und tappte deshalb hinſichtlich unſeres ferneren Ziels im Dunkel.

Während die engliſchen Schiffe uns ſuchten, konnten wir in langſamer Fahrt Maſchinen und Perſonal ſchonen. Die Leute bekamen endlich einmal Zeit zu baden und Zeugwäſche zu machen. Auch das Schiff konnte gehörig geſäubert werden, was nach der Seefahrt der letzten Tage not tat.

Die „Breslau" tat nördlich von Kreta dasſelbe wie wir, denn wir hatten uns abſichtlich getrennt. Natürlich hielten ſich beide Schiffe dabei außer Sicht der Küſtenſignalſtellen.

Daß die kleinen griechiſchen Fiſcherfahrzeuge, denen wir nicht ganz aus dem Wege gehen konnten, dem Feind von unſerem wirklichen Standort zutreffende Nachricht bringen könnten, ſchien nicht zu befürchten. Sie bekamen in dieſer Gegend ſo ſelten Kriegsſchiffe zu ſehen, daß ſie vermutlich kaum einen großen von einem kleinen Kreuzer unterſcheiden konnten. So würden die einen berichten, ſie hätten hier im Norden ein großes

Schiff gesehen, während andere Meldungen den Anschein erwecken mußten, daß unser Aufenthalt viel weiter südlich sei.

Wo nun der eine Kreuzer war, konnte wohl auch der andere nicht weit sein; denn ein Grund, weshalb wir uns trennen sollten, konnte in den Augen der Engländer nicht vorliegen. Unser getrennter Aufenthalt mußte also, wenn wir gelegentlich gesehen wurden, nur verwirrend wirken. Außerdem segelten die Fischer und Küstenfahrer so langsam, daß ihre Meldungen reichlich verspätet eintreffen mußten.

Der Admiral wartete inzwischen mit Spannung auf Nachricht aus Deutschland über den Abschluß der schwebenden Verhandlungen, die das Auswärtige Amt mit der Hohen Pforte führte; sie mußten ja endlich der Unsicherheit unserer Lage ein Ende machen.

Da ein Funkenverkehr mit Berlin oder Sebenico kaum mehr möglich war und jedenfalls durch feindliche Maßnahmen stark erschwert werden konnte, erhält der „General" drahtlos den Befehl, von Santorin nach Smyrna zu gehen und dort in Verbindung mit Konstantinopel zu treten. Für uns soll der Dampfer dann als günstig gelegener Funkspruchwiederholer dienen, mit dem wir in dauernder Verbindung bleiben können.

Der stets für die Gesundheit der Besatzung besorgte Hilfsarzt hatte in dieser Zeit ein kleines humoristisches Erlebnis. Als er einmal durch die Batterie ging, sah er im Halbdunkel einen Mann mit vornübergeneigtem Kopf kauern. Ein anderer bemühte sich um das edle Haupt seines Kameraden in einer Weise, die bei der fehlenden Beleuchtung den Eindruck erweckte, als handle es sich um einen Liebesdienst, wie ihn sich die Vierhänder im Zoologischen Garten mit vertiefter Aufmerksamkeit erweisen. Auf Befragen, was hier vor sich gehe, meinte der Operateur, ein Heizer: die Hitze im Heizraum zerstöre den Haarwuchs, und da dieser durch Rasieren unzweifelhaft gefördert werde, so rasiere er seinem Kameraden den Schädel glatt . . . . . .

Den ganzen Tag und die Nacht hindurch wurde so gekreuzt, in Bereitschaft, sofort auf die entscheidende Nachricht mit großer Fahrt nach den Dardanellen zu gehen. Da aber nicht sicher war, wie lange wir noch warten mußten, ordnete der Admiral an, daß die beiden Schiffe sich wieder vereinigen und an einem versteckten Plätzchen kohlen sollten.

In alten Zeiten hatten die Kreuzer es gut. Sie konnten viele Wochen auf See bleiben. Ein Hafen brauchte nur aufgesucht zu werden, wenn der Proviant auf die Neige ging, und das

hatte gute Weile. Zwar war der damals übliche Dauerproviant wenig erfreulich und mit der Zeit geradezu gesundheitsschädlich. Aber die Kriegführung war dafür unabhängig von der Forderung eines nahen, sicheren Stützpunktes.

Heutzutage hat es ein Admiral — und besonders ein deutscher — im Auslande schwer, auf seiner Station für den Fall eines Krieges mit den in Betracht kommenden Mächtekonstellationen die Kohlenversorgung seiner Schiffe sicherzustellen.

Es ist dafür schon in Friedenszeiten eine gewissenhafte Vorarbeit notwendig, die Hand in Hand mit den politischen Vertretungen gehen muß. Und die Arbeit wird nie fertig. Sie bedarf dauernd der Ergänzung und Überprüfung.

Nach der zur Zeit bestehenden Kriegslage kam ein Hafen zu diesem Zweck für uns nicht in Betracht. Neutral waren von den Uferstaaten des östlichen Mittelmeerbeckens ja außer Bulgarien nur Griechenland und die Türkei.

Eine solche Kohlenmenge, wie wir sie nötig hatten, konnte nur in einem oder zwei Häfen Griechenlands gefaßt werden, wo dann die erforderliche Tonnenzahl auf Vorrat bereitliegen und die zur Übernahme nötige Zahl von Prähmen vorhanden sein mußte.

Länger als vierundzwanzig Stunden durfte das Kohlen nicht dauern. Sobald wir nun in

einen Hafen einliefen, erfuhr der Gegner unseren Aufenthalt. Die Zeit wäre dann, wenn nicht ein für uns außerordentlich günstiger Zufall eintrat, lang genug gewesen, um den Feind von neuem auf unsere eben vorher mit großem Kohlenaufwand verwischte Spur zu bringen.

Aber abgesehen davon, war es für den Gegner mit seiner großen Überzahl an Schiffen überhaupt leicht, alle Kohlenplätze, die ihm natürlich so gut wie uns bekannt waren, von vornherein zu bewachen. Waren wir doch nur ein großer und ein kleiner Kreuzer gegen die ganze französische Flotte und wenigstens sechs große, zehn kleine schnelle Kreuzer nebst rund fünfunddreißig Torpedobooten an englischen Schiffen, von denen ein Teil sicher schon im östlichen Mittelmeer war.

Diese Schwierigkeit unserer Kohlenversorgung war natürlich vorausbedacht worden und für ihre Behebung nach Möglichkeit auch Vorsorge getroffen. Es mußten eben Kohlendampfer ausgerüstet und an verschiedenen Punkten von Wichtigkeit verteilt werden. Die nötigen Vorbereitungen hierfür mußten selbstverständlich in Friedenszeiten schon angeordnet sein.

Nun ist es aber ausgeschlossen, in den Kohlenhäfen fertig ausgerüstete Beischiffe dauernd liegen zu haben. Das würde zuviel kosten, und der Nutzen würde fraglich sein, weil sie keinem halbwegs

brauchbaren Geheimdienst eines Staates verborgen bleiben könnten. Sie wären dann einfach gefährlich.

Ein langsamer Handelsdampfer kann leicht verfolgt werden und kann, wenn er nicht gleich aufgebracht wird, geradezu als Wegweiser dienen an den Platz, wo das gesuchte feindliche Schiff im Falle des Bedarfs, das heißt also ohne volle Gefechtskraft, auf die Kohlen wartet.

Da man dem Feind nicht gern die Freude macht, so muß nicht nur alles voraus bestimmt sein, sondern die einzelnen Bestimmungen müssen von Fall zu Fall wieder verändert werden, damit die Kohlenversorgung jeder besonderen Lage angepaßt werden kann. Man kann sagen, daß die Fahrt jedes für solche Zwecke geeigneten deutschen Dampfers durch das Mittelmeer auch im tiefsten Frieden ihre bestimmte militärische Nebenbedeutung hatte . . . . . .

Nun gibt es im Ägäischen Meer eine kleine Insel, die nur wenige vom Fischfang lebende Bewohner hat. Eine Küstensignalstelle oder Funkspruchstation ist auf ihr nicht vorhanden. Auch verbindet sie kein Kabel mit der Außenwelt.

Dagegen gibt es auf ihr eine wundervolle, verschwiegene Bucht. Sie ist so tief ins Land eingeschnitten, daß die lange „Goeben" gerade hineinpaßt.

Als die Sonne aufging und der Morgennebel sich hob, lag das Felseneiland zackig und braun auf dem glänzenden Wasser. Wir näherten uns in langsamer Fahrt, und bald öffnete sich, geheimnisvoll und abenteuerlich wie in einem Seeräuberroman, die stille Bucht vor den Blicken der Besatzung des schnellsten deutschen Schlachtkreuzers.

Mit äußerster Vorsicht manövrierten wir unser Dreiundzwanzigtausend-Tonnen-Schiff hinein und lagen nun geschützt mit unseren Achtundzwanzig-Zentimeter-Türmen in phantastischer Nähe des spärlichen Grüns der Uferhänge.

Wenig später erschien dann auch unser kleiner Bruder, die „Breslau". Sie hatte inzwischen den Kohlendampfer von Kap Matapan nach unserer Insel bestellt.

Wir lagen noch nicht lange vor zwei vorsichtig ausgebrachten Ankern, da trat der „Läufer-Kommandant" an uns jüngere Offiziere heran: „Leutnant S. soll sich sofort beim Kommandanten melden."

Als wir S. nach einiger Zeit wieder aus der Kajüte unseres Meerkönigs treten sahen, rief dieser ihm noch nach: „Sie haben damit zu rechnen, daß wir gegebenenfalls keine Zeit haben, Sie noch vor dem Auslaufen an Bord zu nehmen!" Eilig verschwand nun S. unter Deck.

Nach einer Viertelstunde brachte das Boot eine Gruppe von Ausflüglern an die steinige Küste; es war unser Kamerad und einige Signalgäste, die in den geliehenen bürgerlichen Anzügen einiger Offiziere sehr vornehm aussahen.

Bald darauf sah man die Gesellschaft dem fünfhundert Meter hohen Gipfel zustreben, was kein reines Vergnügen sein mußte; denn über die Klippen und Steine führte kein Weg, und daß man in diesen Gegenden anfangs August nicht über Kälte zu klagen hat, dürfte jeder Griechenland-Reisende bestätigen.

Es dauerte denn auch eine Weile, bis durch eine kurze Übung die Signalverbindung mit dem Ausguck auf dem Gipfel hergestellt war. Da strichweise Unsichtigkeit gemeldet wurde, mußten einige von uns außerdem unten das Krähennest besetzen. Beruhigend und tröstlich zugleich war es dabei, daß ein Winkspruch von S. nach einiger Zeit meldete, daß es ihm wohl gehe und er noch nie in seinem Leben so schöne und so viele Feigen und Weintrauben gegessen habe wie jetzt.

Wie unabsichtlich hingen an den Schiffen achtern einige Kohlenkleider über Bord. Der Wachhabende Offizier hätte diese Unordentlichkeit wohl energisch gerügt und beseitigen lassen, wenn nicht gerade die Namensschilder dadurch verdeckt worden wären. Obgleich anzunehmen war,

daß die Eingeborenen nicht einmal ihre griechischen Lettern zu lesen vermöchten, so konnte die Vorsicht doch nicht schaden, damit ein etwa vorhandener Schriftgelehrter keine Gelegenheit fand, vor seinen Landsleuten seine Kunst zu beweisen.

Fünf Minuten vor acht Uhr wahrschaute der Signalmaat wie üblich laut von der Brücke: „Zu'r Flaggenparade!“

Aber als bei acht Glas auf seinen Ruf: „Nieder!“ die Flagge durchaus nicht an der Gaffel steigen wollte und auch das Horn nicht ertönte, rieb er sich erstaunt die Augen. So etwas war ihm im Leben noch nicht vorgekommen.

Als seine Gäste dann mit der aufgetuchten Flagge zurückkamen, schien ihm ein Licht über die Zweckmäßigkeit dieses Unterfangens aufzugehen; denn ein verständnisvolles Lächeln umspielte seine Lippen. Gilt doch mit Recht das Signalpersonal Seiner Majestät Schiffe als eine besonders gewiegte Art von Menschen.

Mittags lief dann auch unser Kohlendampfer ein. Er legte sich zwischen „Breslau“ und „Goeben“. Das Bunkern begann und ging auch bei Einbruch der Nacht kriegswachweise weiter. Die Freiwache schlief angezogen an ihren Kanonen.

Die Kohlenübernahme war für uns mit einigen Hindernissen verbunden. Die Ladeeinrichtung des kleinen Dampfers ließ zu wünschen übrig.

Besonders unangenehm aber wurde das Fehlen einer ausreichenden Beleuchtung empfunden. Damit wir weniger Aufsehen machten, durften keine Scheinwerfer oder Sternlampen in Betrieb genommen werden. Jeder Laderaum erhielt einige kümmerliche Kerzen zugewiesen. Da dieser Umstand gerade nicht die Arbeit beförderte, mußte sie bis zum Morgen fortgesetzt werden.

Außerhalb der Bucht kreuzte währenddessen als Sicherung die Dampfpinasse der „Breslau". Sie mußte draußen schön tanzen, denn es war einige Brise aufgekommen, aber diese kleinen Boote sind hervorragend seetüchtig. Solange die Spritzer nicht oben in den Schornstein schlagen, daß die Feuer ausgehen, halten sie sich mustergültig. Für die Menschen an Bord ist es allerdings weniger behaglich, so herumgeschleudert zu werden und in vierstündiger Nachtwache die Muskeln zum Festhalten und Stehenbleiben in angespannter Tätigkeit halten zu müssen.

Noch am Nachmittag war eine zweite Gruppe von Ausflüglern mit Rucksäcken und Bergstöcken ausgezogen, um für die Nacht einen Wachtposten an der Küste zu beziehen.

Wir konnten diese Nacht zum erstenmal seit Kriegsausbruch mit den Kameraden der „Breslau" über das, was uns bewegte, reden und unsere verschiedenen Erlebnisse besprechen. Auf

dem kleinen Kreuzer hatte der Leutnant zur See der Reserve Hildebrandt an demselben Luk Aufsicht, das mir auf der „Goeben" zur Bekohlung zugewiesen war.

Auf der „Breslau" waren sie stolz auf das erfolgreiche Gefecht bei Matapan. Sie meinten, sie wären auch ohne unser Herbeieilen mit dem überlegenen Gegner fertig geworden. Sie konnten erzählen, wie es klang, wenn die Granaten des Gegners gar nicht so hoch über das Schiff hinwegflogen.

Wir äußerten lebhaft den Wunsch, dieses Geräusch auch noch kennenzulernen. Von den zu kurz ins Wasser eingeschlagenen Geschossen waren Sprengstücke mit hartem Einschlag auf das Deck und gegen die Aufbauten geflogen. Da hatten die Leute in übermütiger Lustigkeit einander zugerufen: „Aus dem Regen treten!"

Das ist ein geschätzter Pfiff an Bord, wenn die Arbeit an Oberdeck unterbrochen werden soll, um einen starken Regenschauer abzuwarten.

Die Sterne waren herausgekommen, und H. meinte zu mir: „Wenn ich mir auf langer Nachtwache die Namen der Sterne ins Gedächtnis zurückrufe und in Gedanken die Linien und Kreise ziehe, die als ihre geometrischen Örter gelten, kann ich mich selten des Gedankens erwehren, ob unser Menschenschicksal auch so bestimmt ist wie die Bahnen der Sterne, oder ob unser Wille

so frei ist, daß er für die Gestaltung des eigenen Schicksals verantwortlich gemacht werden kann. Ich weiß nicht, wie es kommt, daß mir beim Anblick des klaren Nachthimmels der Wunsch kommt, meine Zukunft zu peilen. Was wartet unser an den Dardanellen? Welchen Einfluß wird unser Erscheinen dort auf die Geschichte der Welt und für unser eigenes Geschick haben; oder ist es eine egoistische Einbildung, wenn wir glauben, hier zu helfen die Geschichte zu schmieden? Ich bin ein Seemann, und unser Lebensanker fällt oft da, wo wir es wohl nicht gedacht hätten." .....

Ob er wohl eine Ahnung davon hatte, daß er ein halbes Jahr später als Verteidiger Gallipolis, an der Spitze seiner Maschinengewehrkompagnie, die zur Flottenlandungsabteilung gehörte, fallen sollte? Die Engländer griffen nach heftigem Trommelfeuer an. Er war über die Brustwehr nach vorn gekrochen, um den toten Winkel einsehen zu können und im richtigen Augenblick die Gewehre zur Sturmabwehr vorzuziehen. Da traf ihn ein Geschoß in den Kopf, ohne daß es ihm Zeit ließ, noch über die Möglichkeit der eigenen Schicksalsbestimmung nachzudenken .....

Inzwischen zogen die Sterne in dem weiten dunkelblauen Rund, das der heraufkommende Mond eben zu erhellen begann, schweigend und gleichgültig ihre Bahn.

Aber aus der leicht bewegten Luft der lauen Augustnacht kam es wie eine Antwort; oben in den Antennen begann es zu knistern, und die feine Stimme der Ferne drang wieder mit leisen Schlägen in das Gehör unseres unruhvoll wartenden Schiffes . . . . . .

Der Morgen war noch nicht angebrochen, und die zackigen Felsenränder unserer Bucht standen schwärzlich gegen den klaren Schein des untergehenden Mondes.

Da kam eine Veränderung über unsere Schiffe. Das Kohlen wurde schleunigst beendet, die Leinen zu dem Dampfer wurden losgeworfen und die Sicherungen an Land zurückgezogen. Wie die Kundschafter aus dem Gelobten Lande kamen sie mit einer riesigen Weintraube zurück. Der dicke, dunkle Rauch aber, der in die blasse, grüne Luft der Morgendämmerung aus allen unseren sechs Schloten qualmend aufstieg, verkündete, daß auf beiden Schiffen „Dampf auf in allen Kesseln" befohlen worden war. Ein Funkspruch hatte uns nach den Dardanellen gerufen.

Langsam, das tiefgrüne Uferwasser mit dem breiten Steven in Schaumstreifen beiseite kämmend, schob sich die „Goeben" zuerst aus der Bucht; der graue niedrige Schiffsleib schien vor verhaltener innerer Kraft zu beben. Die „Breslau" folgte dicht auf.

Allmählich gleitet unser verschwiegenes Kohlenplätzchen zurück im blendenden Morgendunst, während wir mit zunehmender Fahrt nach Norden gehen.

Es ist ein wunderbarer Morgen. Wir laufen in eine glitzernde blaue Herrlichkeit hinein, die das Ägäische Meer vor uns ausbreitet. Mit seiner Schönheit scheint es die ganze Romantik verklären zu wollen, die über diesem Teil des Mittelmeers mit seiner geschichtlichen Vergangenheit ohnegleichen schwebt.

Was hatten diese Gewässer nicht alles schon gesehen! Agamemnons Griechenflotte zog über sie aus, um an Troja Verrat und Frauenraub zu rächen. Phönizische Kauffahrteifahrer segelten hier vorüber bis zu den Säulen des Herkules, um von den fernen nordischen Küsten den Bernstein heimzubringen. Athenische Trieren fuhren hier zum Kampf mit den persischen und kleinasiatischen

Schiffen, und römische Vierzigruderer befestigten auch in diesen Gestaden die Weltherrschaft dem Imperium Romanum. Venezianische Galeeren eroberten die ägäische Inselwelt unter der Flagge des Markuslöwen, bis sie von den tapferen türkischen Kriegsschiffen verdrängt wurden. Aber auch die Seemacht des Großherrn erlag bei Lepanto den Galeassen der Flotte Don Juans d'Austria und empfing den letzten Schlag in der Schlacht von Navarino durch die vereinigten Seestreitkräfte Rußlands, Frankreichs und Englands, die ohne Kriegserklärung die türkische Flotte überfielen und vernichteten. Immer nachdrücklicher traten dann die Engländer hier auf, bis eine ganze englische Flotte während des Russisch-Türkischen Krieges am 13. Februar 1878 rücksichtslos die Dardanellen forcierte. Bald wurde England der Besitzer von Zypern und dadurch Herr im östlichen Mittelmeer . . . .

Und jetzt: Das Mittelmeer ist voll von französischen und englischen Schiffen, die auf zwei deutsche Kreuzer lauern, sie zu umstellen und mühelos zu vernichten trachten. Die waren ihnen aber zu flink, und jetzt fuhren sie über die heroischen Gewässer dem alten Hellespont zu, wo sie ein neues Kapitel der Weltgeschichte einleiten sollten . . . . . .

Noch war aber unser Schicksal nicht bestimmt.

Wohl hatte der Funkſpruch des „General“ uns nach den Dardanellen gerufen. Es ſtand damit aber durchaus nicht ſicher, ob man uns auch hineinlaſſen würde.

Wenn die Batterien der Sperrforts noch keine Nachrichten hatten, was nach unſerer unzulänglichen Kenntnis der Lage immerhin im Bereich der Möglichkeit lag, konnten ſie, ihrer Vorſchrift gemäß, das Einlaufen eines Kriegsſchiffes mit ihren Geſchützen zu verhindern verſuchen.

Ein Warten aber und langes Verhandeln war für uns ausgeſchloſſen. Es hieß für uns Durch, vielleicht mit Gewalt, oder ſofort umkehren. Es war uns klar, dieſer Tag mußte unſeren Führer vor eine wichtige Entſcheidung ſtellen. Ein lebhafter Gedankenaustauſch fand unter uns ſtatt; denn in dem Bewußtſein, einmal auch Führer werden zu wollen, verſetzte ſich jeder in die Lage des Admirals . . . . . .

Unſer unermüdlich tätiger Meiſter — ſo heißt an Bord der Deckoffizier, dem das Zimmermannsdetail unterſteht — hatte nun endlich Zeit gefunden, uns Schleifen der Handwaffen zu geben. Wenn der Gebrauch des Säbels für uns auch nur beim Landungsgefecht in Frage kam, ſo wirkte doch die Freude an der Waffe dahin beſtimmend, daß wir ſie zum Schärfen gaben. Einige ältere Kameraden hatten das nicht mehr nötig. Sie

waren mit der „Goeben“ hinausgegangen, als die Krise im Balkankriege den Schutz des Deutschtums in der Türkei zu erfordern schien. Da hatten sie damit gerechnet, daß es blutiger Ernst werden könnte.

Inzwischen war noch ein Moment hinzugekommen, das unser Handeln entschieden beschleunigen mußte. Der F.-T.-Offizier berichtete, daß englischer Funkenverkehr seit einiger Zeit immer deutlicher zu hören sei. Es war anzunehmen, daß englische Schiffe in ziemlicher Nähe sein mußten, und daß sie kurz nach uns, wenn nicht gleichzeitig, an den Dardanellen eintreffen würden.

Das gab den Ausschlag für einen festen und raschen Entschluß des Admirals. In ihm waren die Worte des kaiserlichen Befehls lebendig; der Erfolg durfte nicht im letzten Augenblick in Frage gestellt werden. Wir mußten vor den Engländern an den Dardanellen sein, um die Möglichkeit zu haben, ungestört einzulaufen . . . . . .

Ein schnarrendes Zeichen geht in die Maschinenzentrale, ein schneller Winkspruch an die „Breslau“. Und nun kam eine wundervolle Fahrt.

Wir waren mit den Tourenzahlen rasch heraufgegangen; gefügig nahmen Kessel und Maschinen den Befehl auf. Jetzt galt es noch

ein letztes Mal mit unserer so oft erprobten Geschwindigkeit.

Ein einziges Zittern bebte durch den gewaltigen Körper unseres Schiffes, während es wie im Rausch seiner eigenen Schnelligkeit über die blaue ägäische Flut dahinstürmte. Die Wucht seiner sechsundachtzigtausendpferdigen Turbinen dröhnte aus seinem Innern; es war wie ein unerhörter Sturmgesang auf die Kraft und Schönheit solcher Meeresfahrt.

Die See war glatt; wer aber von der Brücke voraus nach der Back blickte, der konnte ein hinreißendes Schauspiel genießen. Der dahinstürmende Bug des Schiffes türmte zwei blendend weiße Schaumwälle auf, die an beiden Seiten des Stevens, sich hoch über die Reling aufbäumend, sprühenden Gischt über das Deck fegten. Es sah aus, als schiebe das Schiff diese Wälle unaufhörlich vor sich her, während sie doch, nach achtern verrauschend, mit donnerndem Klatschen stets von neuem in sich zusammenstürzten .....

So geht es den Tag dahin. Unsere Schlote fangen an oben zu glühen; in der rasenden Fahrt weht der Rauch von ihnen glatt nach achtern ab und wirbelt seitlich nieder auf die zurückfliehende Wasserfläche. Dumpf poltern die Schrauben unter dem niedrigen Achterschiff, neben dem fast in gleicher Höhe mit dem glatten Deck die

Zum Stoppen aufgeforderter russischer Dampfer bringt das letzte Boot mit dem Kapitän und dem Rest der Besatzung zu Wasser

S. M. S. „Goeben“ vor Trapezunt

verdrängte Meeresflut in wilden Schaumwellen hochschießt, um hinter dem Heck im strudelnden Kielwasser milchig zu verfließen .....

Die Fahrt geht genau nach Norden.

Noch vor Mittag waren wir zwischen den Inseln Psara und Chios durch und kamen jetzt in belebteres Fahrwasser, wo wir gesehen werden konnten; aber das durfte uns nun nicht mehr kümmern.

Als wir nördlich der Insel Mytilene Besteck aufmachten, hatten wir eine Stromversetzung von drei Seemeilen in der letzten Stunde nach Süden. Die Dardanellen-Strömung kam uns schon entgegen. Wollte sie uns aufhalten, oder sollte das ihr Willkommensgruß sein? .....

Der charakteristische Bergkegel Tenedos blieb zurück. Rasch näheren wir uns der hügeligen Küste an Steuerbord; zwei braune Höhenzüge heben sich heraus, verschieben sich, treten auseinander und geben einen gewundenen glänzenden Meeresarm frei, der tief ins Land einschneidet. Die Einfahrt in die Dardanellen-Straße lag vor uns.

Über den Forts Sedd ul Bahr auf Gallipoli, Kum Kale und Orhanie auf der asiatischen Seite wehte der Halbmond. Die Sonne stand im Westen, denn es war fünf Uhr nachmittags. Jetzt mußte es sich entscheiden.

Es wurde zum Gefecht angeschlagen. Die Aufzüge förderten hörbar Granaten und Kartuschen hinter die Rohre. Dumpfe Klänge drangen auf das Signaldeck in schneller, unregelmäßiger Folge: die Geschosse wurden angesetzt. Dann ein helles Klappen: die Verschlüsse werden geschlossen.

Die Türme und die Rohre der Kasematten drehen sich langsam. Teils halten sie die Richtung auf Sedd ul Bahr, teils die auf die asiatischen Werke fest.

Der schwache Abendwind trägt leise Hornsignale zu uns herüber. Dunkle Punkte laufen drüben hin und her. Dann kommen sie zur Ruhe.

Wir gleiten langsam auf die Einfahrt zu. Von drüben legen zwei Torpedoboote ab und nähern sich mit großer Fahrt.

Inzwischen ist deutlich zu sehen, wie die Geschütze der Landbatterien mit unserem Auswandern ihre Seitenstellung ändern. Dauernd bleiben die Mündungen auf uns gerichtet.

Aber noch ist nicht der Eindruck einer Drohung zu spüren. Ihnen würde das eigene Feuer schlechter bekommen als uns, denn in sämtlichen Rohren steckt noch der Mundpfropfen. Wenn sie versuchen sollten, die Zündergranaten dagegen zu schießen, gäbe es die schönsten Rohrkrepierer.

Der Admiralstabsoffizier ruft auf die obere Brücke seinem Flaggleutnant zu: „Internationales

gnal heißen: Schicken Sie mir einen Sperr-
fen!" Die flinken Stabsignalgäste springen
um und stecken mit hurtigen Fingern die
mpel und Flaggen aneinander. Gleich darauf
ttert der Satz an der Rahnock.

Auf den Brücken der herankommenden Boote blitzen die Objektive der Kieker und Doppelgläser auf. Buntes Tuch zeigt sich vom Winde aufgeworfen über den Brückenkleidern. Es dauert aber lange, bis ein Signal hochgeht, und vergebens strengen unsere Signalgäste vorläufig die Augen an. Noch ist kein Buchstabe zu lesen.

Ungeduldig tritt der Admiralstabsoffizier von einem Fuß auf den anderen. Auf uns allen liegt es mit ungeheurer Spannung. Die Antwort muß eine wichtige Entscheidung bringen.

Der Admiral strahlt eisig-kalte Ruhe aus.

Ein Blick nach hinten läßt am Abendhorizont schwache Rauchschleier erkennen. Ist es der Verfolger oder der vor der Dämmerung entstehende Nebel? . . . . . .

Da ruft der wachhabende Maat: „Signal auf dem Führerboot!" Drei Tuchballen steigen auf ihm unter den Flaggenknopf.

Zuckend reißt es an der Leine, und die Schrift weht mit einem Male aus: „Nannie, Gustav, Sophie!" liest der Maat mit vernehmlicher Stimme.

„Nannie, Gustav, Sophie," wiederholt der Obergast, und seine fixen Finger eilen durch die Seiten des Signalbuchs. Er ruft laut:

„Antwort: Folgen Sie meinem Schiff!"

Das war am 10. August 1914, nachmittags fünf Uhr siebzehn.

Man glaubt ein die Spannung lösendes Aufatmen zu hören.

Weiß schäumt das Bugwasser der vor uns hart drehenden Boote. Wir steuern in ihr Kielwasser ein. Auf gewundenem Wege geht es durch die Minensperre der Straße.

An Steuerbord grüßt das Auge die Ebene von Troja mit ihren seltsamen kugelförmigen Bäumen, mit den Schutthalden von Hissarlik und dem Grabhügel des Achilles, die Gefilde, auf denen wir uns zur Schulzeit viele Wochen lang beheimatet fühlten. So schieben wir uns in der bald hereinbrechenden Dämmerung langsam in die immer enger werdende Straße.

Die engste Stelle zwischen Kilid Bahr, zu deutsch „Schlüssel des Meeres", und Tschanakkale (gleich „Topfschloß") wird passiert. Mit langsamer Fahrt drehen wir dann vor der Landzunge von Nagara auf. Die Kette des fallenden Ankers rauscht polternd durch die Klüsen. Unseres Kaisers Befehl war erfüllt. Wir hatten uns nach den Dardanellen durchgeschlagen.

Da kommt auch schon ein Motorboot längsseit. General Weber von der deutschen Militärmission, mit einer umfangreichen Aktentasche, klettert mühsam über das schwanke Seefallreep und läßt sich zum Admiral führen. Bald kommt auch der Konsul an Bord. Nachdem er beim Kommandanten berichtet hat, muß er in der Messe tausend Fragen der ihn umdrängenden Offiziere beantworten.

Die Bedeutung unseres Rufes nach der Türkei bleibt noch durch rätselhaften Schleier verdeckt.

Die Stimmung in Konstantinopel ist noch ententefreundlich. Den abreisenden Reservisten für Frankreich hat eine vielköpfige Menge am Galatakai rauschende Kundgebungen dargebracht.

Wir aber haben seit Kriegsausbruch die erste Nacht ohne Kriegswache.

Wir waren übrigens gerade rechtzeitig in die Dardanellen eingelaufen. Vier Stunden nach uns erschienen die ersten englischen Schiffe, um die Straße durch beobachtende Blockade zu sperren. Ein Kreuzer fragte am Morgen, als wir noch in Tschanak lagen, bei den türkischen Forts an, ob deutsche Kriegsschiffe hier eingelaufen seien. Er erhielt keine Antwort.

Als die Schiffe dann Einlaß begehrten und um Sperrlotsen baten, wurde ihnen bedeutet, daß es für sie verboten sei.

Hätten die Engländer damals getan, wozu unser Admiral im äußersten Fall entschlossen war, hätten sie den Durchstoß selbst gegen das Feuer der Forts versucht und die Straße mit ihren großen Schiffen forciert: niemand könnte heute sagen, welchen Einfluß das auf den ganzen Weltkrieg hätte haben können.

Am nächsten Morgen, als wir noch vor Tschanak lagen, kam plötzlich zu unserer größten Überraschung von draußen ein Handelsdampfer mit deutscher Flagge eingelaufen. Beim Näherkommen stellte er sich als ein alter Bekannter heraus, als der Levante-Dampfer „Rodosto".

Vor einem Jahr hatte er uns Munition und andere schöne Dinge aus Deutschland an die syrische Küste gebracht. Wir hatten ihn damals freudig als ein Stück Heimat begrüßt, trotzdem er beim Längsseitkommen eine Leine in eine unserer äußeren Schrauben manövrierte. Beim Ausklarieren dieses Schadens hatten der Offizier vom Tagesdienst und ich, sein Fähnrich der Wache, den Taucher mit geladener Pistole gegen Haigefahr gesichert.

Auch dieses Mal brachte der Dampfer Bemerkenswertes mit. Mit einer Ladung von dreitausend Tonnen Kohlen und siebenhundert

Tonnen Munition für die Türkei bestimmt, war er Mitte Juli aus Hamburg ausgelaufen.

Nach Durchsteuern der Straße von Gibraltar hatte er sich unter der algerischen Küste gehalten. Ein Zwischenhafen war nicht anzulaufen. Da der Dampfer keine Funkspruchanlage hatte, wußte er nur, daß unser Verhältnis zu Rußland gespannt war. Mehrere Leuchtfeuer, die sonst zuverlässig waren, brannten nicht. Das erweckte den Verdacht, daß ein Krieg ausgebrochen sei; vielleicht zwischen Griechenland und der Türkei.

Den Gedanken, Malta anzulaufen, um Erkundigungen einzuziehen, hatte der Kapitän glücklicherweise aufgegeben und war unbehelligt in die Dardanellen eingelaufen. Wie es ihm geglückt war, durch die Linien der schon blockierenden Engländer vor dem Kap Helles zu kommen, war ihm selbst noch nicht klar. Jetzt erst erfuhr er die wahre Lage und sein Glück.

Bald darauf, um elf Uhr vormittags, kam auch der „General" noch glücklich herein. Wir feierten ein frohes und beglücktes Wiedersehen mit dem alten Kameraden. Der Dampfer hatte eine mindestens ebenso abenteuerliche Fahrt hinter sich als wir.

Nachdem er in Smyrna die entscheidende Nachricht aus Konstantinopel erhalten und uns nach unserer Insel gefunkt hatte, war ihm vom

Admiral der Befehl zugegangen: „Sofort nach den Dardanellen gehen!“ Von englischen Handelsschiffen im Hafen von Smyrna umgeben, konnte er erst in der Nacht wagen, aus der Bucht auszulaufen, ohne Lotsen durch die türkischen Minenfelder. Die Nacht über war er abgeblendet nordwärts gefahren, und auch ihm war es geglückt, unbehelligt von den englischen Schiffen in die Dardanellen einzulaufen.

Das war am 11. August, dem ersten Tage unseres bedeutungsvollen Aufenthaltes in türkischen Gewässern.

Wir blieben noch einen ganzen Tag in der Meerenge liegen, die beiden Schiffe in Kriegsbereitschaft, Geschütze und Maschinen besetzt, entschlossen, einem Eindringen der englischen Schiffe mit allen Kräften zu wehren.

Am 13. August fuhren wir dann weiter ins Marmarameer hinein.

Als wir Gallipoli hinter uns gelassen hatten, kam uns ein großer deutscher Hamburg-Amerika-Dampfer, der „Corcovado“, entgegen. Am 1. August war er, wie der „General“, durch den Funkspruch der „Goeben“ im Schwarzen Meer gewarnt worden und hatte sich rechtzeitig in die türkischen Gewässer retten können. Die Schiffe drehten bei. Der Admiral ging mit seinem Stab von Bord auf den Dampfer hinüber,

um nach Konstantinopel zu fahren, wo die Entwicklung der politischen Lage seine Gegenwart nötig machte.

Wir legten uns in den Artakigolf, ein lauschiges Eckchen der Welt südlich der Marmara-Inseln. Da dachten wir, es sei Zeit, daß wir Kriegsleutnants unsere Beförderung feierten. Aber um elf Uhr abends mußte die festliche Tafel aufgehoben werden. Die Pfeifen der Bootsmannsmaaten trillerten fröhlich durch die Wohndecks: „Überall, reisee, reisee aus!" „Alle Mann Anzug Kohlenzeug!" „Antreten in Manöverdivisionen!"

Noch vor der Mitternachtsstunde kam der Dampfer „Irmingard" längsseit. Da wurden die Bunker gefüllt, die unterwegs nicht zu ihrem Recht gekommen waren. Rüstig regte sich die Besatzung bis zum nächsten Morgen und zum darauffolgenden Abend. Dann ging es kriegswachweise die nächste Nacht hindurch.

Auf unsere andere Seite kam nun der „General". Zwei Seeoffiziere stiegen mit Geschützbedienungen und zwei 8,8-Zentimeter-Kanonen hinüber und nahmen noch zwei Landungsgeschütze und Maschinengewehre in Bootslafetten mit.

Dann trat an die Stelle des „General" der „Rodosto", und wir versorgten uns noch ordentlich mit seiner Kohle.

Als gegen Mittag mit Übernahme ausgeschieden wurde, waren nicht nur die Bunker voll, sondern auch eine reichliche Deckslast war dort zusammengesetzt, wo sie die schweren Geschütze nicht behinderte.

Viel Kohle läßt sich auf dem Oberdeck eines Kriegsschiffes nicht unterbringen, selbst wenn man nur die nötigsten Verkehrswege frei läßt und schlechtes Wetter, bei dem jede herüberbrechende See sie fortwaschen würde, nicht zu erwarten steht. Wenn man auf ein Gefecht gefaßt sein muß, ist Kohle an anderen Stellen des Schiffes als in den Bunkern natürlich wegen der Feuersgefahr ganz vom Übel.

Hier in der Artakibucht fand der Heizer Hiller, der zweite von den Leuten, die bei der Kesselexplosion im Jonischen Meer verbrüht worden waren, ein kühles Wellengrab.

Eine kurze Zeitspanne hörten die Kohlenwinschen auf zu arbeiten, als die Besatzung zur letzten Ehrung des Gefallenen auf das Achterdeck gerufen wurde. Den Oberheizer List hatten wir vor drei Tagen im Ägäischen Meer bestattet. An diesem Abend starb auch noch der dritte Verletzte, der Maschinistenmaat Paßmann. Seine Verbrennung war an und für sich nicht so schwer gewesen, aber die Kunst der Ärzte und die doch nach allen Forderungen der Neuzeit im Lazarett

eines Schiffes vorhandenen Mittel hatten eine Wundinfektion nicht verhindern können.

Nun fand auch er in türkischen Gewässern sein Seemannsgrab; in Ausübung ihrer schweren Pflicht waren sie alle drei wie vor dem Feinde gefallen. Sie hatten den Durchbruch der „Goeben" mit ihrem Leben bezahlt. Dafür konnte aber auch am 13. August im Marmarameer die deutsche Kriegsflagge stolz vom Heck zweier unbesiegter Kreuzer flattern.

Über die deutsche Flagge sollte nicht lan[ge] mehr über unseren Schiffen auswehen. Am 14. August waren wir noch nach d[er] Tusla-Bucht am Eingange des Ismid-Golfe[s] südlich von Konstantinopel gegangen. Die erste[n] deutschen Reservisten und Rekruten aus d[er] Türkei kamen an Bord und wurden eingestellt. Abends nach Sonnenuntergang wurde mit Flaggenparade die deutsche Kriegsflagge niedergeholt.

Wir sahen sie nicht wieder an der Gaffel steigen, denn am nächsten Morgen wurde der Halbmond mit dem Stern im roten Felde gesetzt. Es hieß, daß der Name „Goeben" in „Sultan Jawus Selim" und der Name „Breslau" in „Midilli" umgetauft sei.

Der Grund für diese uns alle überraschende Maßnahme war folgender: Bei Kriegsausbruch hatten die Engländer die beiden von der Türkei auf englischen Werften bestellten und bis auf die letzte Rate bezahlten Großkampfschiffe „Osman I." und „Reschadije" beschlagnahmt und unter den Namen „Agincourt" und „Erin" in ihre Flotte eingereiht.

Die Schiffe waren bezahlt gewesen, zum großen Teil mit Geld, das durch patriotische Sammlun-

gen im ganzen türkischen Volke aufgebracht worden war. Die Erbitterung aller Kreise, auch der jeglicher Politik fernstehenden, war nun wegen dieser unfreundlichen Handlung grenzenlos.

Da ließ der Deutsche Kaiser durch seinen Botschafter dem ihm schon von früher befreundeten Volke sagen: „Ihr sollt die ‚Goeben' haben, die euch schon Zeichen unserer herzlichen Gesinnung gegen euch gab, und die ‚Breslau' dazu."

Die Führer des Volkes, an ihrer Spitze Enver Pascha, erkannten den Wert der Schiffe in dieser Zeit und begrüßten die Botschaft des Kaisers mit freudiger Genugtuung.

Aber noch war eine deutschfeindliche Gruppe stark im Lande.

Die Schiffe durften sich für einige Tage noch nicht in der Öffentlichkeit zeigen und mußten der Hauptstadt fernbleiben.

Die englische Marinemission unter Admiral Limpus aber wurde kaltgestellt. Man bildete eine besondere Kommission, in der die Herren nicht mehr staatsgefährdend am grünen Tisch sitzen konnten, um viel Papier vollzuschreiben, bis ihre Zeit gekommen sein würde ..... bald wurden diese trefflichen Lehrmeister abberufen.

Dafür wurden die Mannschaften der beiden deutschen Schiffe in den osmanischen Dienst übernommen, und an die Stelle der englischen

Verräter traten die deutschen Offiziere; der Chef der deutschen Mittelmeer-Division wurde so zum neuen Admiral der so überraschend ergänzten türkischen Flotte.

Um die deutschen Schiffe auch nach außen hin als türkisch zu kennzeichnen, wirkte aber der bloße Flaggenwechsel noch nicht genügend. Die zahlreichen feindlichen Staatsangehörigen, die in der Türkei lebten, mußten den Eindruck bekommen, daß die Besatzung schon zu einem erheblichen Teil aus türkischen Marineangehörigen bestand. Auch mußte dem erst erwachten türkischen Volksbewußtsein Rechnung insofern getragen werden, als der Stolz der vaterländisch gesinnten Leute über den Besitz so moderner Schiffe sich doch dauernd durch die Uniform der Besatzung daran erinnert fühlen konnte, daß man noch nicht fähig genug war, durch eigene Leute und aus eigener Kraft so verwickelte Einrichtungen von Waffen und Maschinen zu bedienen.

So wurde angeordnet, daß die Hälfte der Besatzung statt der Mütze den Fes zu tragen habe. Es trafen dann auch vom Dampfer „General" einige Kisten solcher Kopfbedeckungen ein.

Aber als sie verteilt und aufprobiert wurden, glaubten wir Offiziere statt vor deutschen Matrosen vor einer Schar weißer Neger zu stehen. Der „General" hatte nämlich in seiner Ladung

die Fesform, wie sie in Ostafrika von den Schwarzen an der Küste getragen wird, kleine, halbkugelförmige Gebilde von schreiend roter Farbe mit einer Troddel daran. Das war natürlich verfehlt.

Schleunigst wurden die falschen Fes wieder eingezogen und zurückgeschickt. An Land wurden dann würdevollere türkische Modelle besorgt.

In der Folgezeit mußte aber dauernd durch Befehl daran erinnert werden, daß es das muselmanische Gefühl verletze, wenn die Quaste woanders als hinten getragen werde, da Jammaat sich die Geschmacklosigkeit anzugewöhnen drohte, sie vorn oder an der Seite, nur nicht da, wo sie hängen sollte, zu tragen.

Für uns galt, daß wir vorläufig in türkischen Diensten bleiben sollten, bis die neuen Besatzungen eingefahren wären. Dann sollten wir nach Deutschland zurückkehren dürfen und auf die Hochseeflotte verteilt werden.

Das paßte uns nun gar nicht. Abgesehen davon, daß wir nach dem guten Anfang mit der „Goeben" gern noch weiter auf ihr kriegerisch tätig gewesen wären, fürchteten wir, daß die große Seeschlacht vor unserer Rückkehr geschlagen sein würde. Wer diesen ersten Riesenkampf, an den wir felsenfest glaubten, nicht mitgemacht haben würde, hatte den Anschluß verpaßt.

So dachten wir damals . . . . . .

Am nächsten Tage verließen wir indessen Tusla, um uns der Öffentlichkeit der Hauptstadt zu zeigen. Unterwegs kam eine Musch — so heißen die kleinen weißen Dampfjachten der Wohlhabenden, die für Fahrten im Goldenen Horn, auf dem Bosporus und im Marmarameer bestimmt sind — nach der anderen längsseit. Wir mußten stoppen und die mit ihnen kommenden türkischen Würdenträger an Bord nehmen.

Der Admiral fuhr uns ebenfalls entgegen. Er trug den Fes, als sei er es gewöhnt. Eine Reihe von türkischen Unteroffizieren und Matrosen stieg gleichfalls über, damit der Eindruck einer gemischten Besatzung erweckt werde.

Als das Bild der ewigen Stadt mit den vielen ihr eigentümlichen Wahrzeichen vor uns auftauchte, entflammte es, das wir doch erst im Mai gesehen hatten, nun unsere Sinne von neuem, und zwar nicht nur durch seine entzückende Schönheit, sondern durch etwas wie eine Ahnung, die sich noch kaum auszudenken getraute, daß wir ihrem ewigen Geschick eine geschichtlich neue Wendung zu bringen vermöchten mit deutschem Blut und Eisen.

Zwischen Skutari und Stambul drehten wir in mehreren selbstgefälligen Kreisen, um zu zeigen, daß durch den Krieg unsere Schönheit und Geschmeidigkeit in keiner Weise gelitten hatten. Denn

die wildesten Gerüchte waren schon über uns im Umlauf. Dreimal waren wir schon gesunken gemeldet, einmal nach Artilleriekampf, einige Tage später durch einen Torpedoschuß und zuletzt durch Auflaufen auf Minen.

Neben dem türkischen Linienschiff „Torgud Reiß" — der früheren deutschen „Weißenburg" — ankerten wir. Die deutsche Besatzung ließ sich wenig an Deck sehen. Dafür waren die türkischen Matrosen dort aufgebaut.

Nachmittags dampften wir zurück nach der Tusla-Bucht auf den alten Liegeplatz. Noch am Abend kamen die Linienschiffe „Barbarossa Heireddin" (der frühere deutsche „Kurfürst Friedrich Wilhelm") und „Messudije". Am nächsten Morgen wuchs die Flotte dann schon bedeutend durch zwei Halbflottillen Torpedoboote.

In der folgenden Zeit ging es in zäher Arbeit an eine Reorganisierung der türkischen Flotte. Nacheinander, wie sie seeklar wurden, versammelten sich die Einheiten der türkischen Seemacht um ihren neuen Admiral, der an die Stelle des englischen getreten war.

Bisher hatten die Schiffe und Boote bewegungslos an ihren Bojen im Goldenen Horn gelegen. Der Dienst war lediglich Parade. Jetzt begann die Schule für den Krieg, ihren Daseinszweck.

An die Seite der türkischen Kommandanten und Ingenieure traten deutsche Offiziere; Deckoffiziere, Maate und Mannschaften gingen gleichfalls hinüber.

Die jungen Offiziere von „Goeben" und „Breslau" wurden auf die türkischen Linienschiffe, Kreuzer und Zerstörer verteilt zur Einübung des Signalwesens. Täglich war eine Stunde bei Tageslicht und eine bei Dunkelheit Signalisieren zur Übung, bis die Verbindung so sicher wurde, daß die Leistung des Verbandes durch den Führer einwandfrei erschien.

Es hörte sich ulkig an, wenn Flaggen- und Morsezeichen auf dreierlei Weise gelesen wurden: „Lam, Kaff, Nun," rief z. B. der türkische Tschausch, „El, Keh, En," übersetzte der türkische Offizier ins Englische, und der deutsche sagte vor sich hin: „Luze, Karl, Nanni," verzweifelt das Signalbuch wälzend; denn man mußte sich erst daran gewöhnen, von rechts nach links zu lesen, da die für die türkische Marine hergestellten Bücher in der beigegebenen englischen Ausgabe so zu lesen waren.

War die Stunde um, dann gab es Zigaretten und „Kahwe", dazu wohl auch etwas Lokkum — eine gummiartige Mischung aus Honig mit Nuß — oder einige Stück Würfelzucker zum Beißen.

Der Kapudan (Kommandant) und sein Ikindschi-Bej (Erster Offizier) fragten nach dem Deutschen Kaiser, von dem sie auch manches uns unbekannte Geschichtchen wußten — wahrscheinlich waren sie aus der Einbildungskraft eines orientalischen Märchenerzählers entsprungen. Große Teilnahme zeigten sie auch für Hindenburg, dessen Name mit einigen Schwierigkeiten ins Englische übersetzt werden mußte — ich glaube mit roe oder deercastle wurde dem Wunsche genügt. Jeden Tag wurde nach gefangenen Russen gefragt; war doch die Zeit der Kämpfe in Ostpreußen.

Aber auch wir erfuhren manches Interessante. Der Kapudan meines Bootes war nach unserem Einlaufen in die Dardanellen draußen gewesen. Er hatte die „Weymouth" getroffen und umkreist. Dabei stellte er fest, daß sie in der Nähe der Wasserlinie an zwei Stellen Leckfegel vorgeholt hatte. Das konnten nur Denkzettel von der „Breslau" von Matapan her sein.

Ferner berichteten unsere türkischen Freunde geheimnisvoll, daß die Vorbeter in den Moscheen zur Zeit des Gebets zwischen die Suren des Korans Anflehungen für den Sieg der deutschen Waffen einlegten, und der Umstand, daß die Mohammedaner für den Christen Allah anriefen, gab mancherlei zu denken.

Inzwischen hatten wir über die Tätigkeit der verflossenen Lehrmeister der türkischen Marine erstaunliche Dinge in Erfahrung gebracht.

Die englische Marinemission hatte sich einfach jede erdenkliche Mühe gegeben, aus der türkischen Marine eine möglichst kriegsungefährliche Einrichtung zu machen. Aus den Granatpatronen der Artillerie war die Pulverladung entfernt und das ebenfalls geleerte Geschoß so auf die Kartusche gesetzt, daß man nichts davon ahnte.

Die feinmechanischen Teile in den Maschinen der Torpedos wiesen solche Veränderungen auf, daß diese Geschosse im Bogen liefen und so die eigene Schlachtlinie gefährdeten anstatt den Feind. In die Dampfleitungen der guten von Deutschland gelieferten Torpedoboot-Zerstörer waren Verengungsflanschen eingesetzt, so daß die Maschinen nur halben Dampf bekamen und knapp Umdrehungen für achtzehn Seemeilen machten.

Ganze Reihen Wasserrohre in den Dampfkesseln waren mit Schrauben verpfropft, so daß sie nicht an der Dampferzeugung teilnahmen. In den Lagern der Wellen war so viel Reibung, daß die Maschinen nur für kurze Zeit und nicht mehr als halbe Fahrt laufen konnten. Die Scheinwerfer und Signallampen brannten nicht, trotzdem nach Ersatz der Sicherungen durch dicke

Bleidrähte die Dynamos einen Strom in die Leitungen jagten, daß es knallte.

Maschinen und Geschützteile waren auseinandergenommen und nicht aufzufinden. Nach langem Herumfragen konnten die meisten Werkstätten und Fabriken festgestellt werden, wo die Teile, sorgfältig verstreut, angeblich zur Ausbesserung hingegeben waren. Erklärlicherweise waren das fast immer englische oder französische Häuser.

Von möglichst vielen Dingen fehlte immer etwas, das sie unbrauchbar machte. Versetzte Gradbogen an den Geschützen, Gebrauch der Gefechtsaufsätze bei den täglichen Übungen anstatt der für die Abnutzung beim Exerzieren bestimmten Geräte, beschädigte Rücklaufbremsen oder zum angeblichen Zweck der Erleichterung ausgeschnittene Verstärkungen hatten die Kanonen kriegsunbrauchbar gemacht.

Da die Vorreiber der wasserdichten Schottüren und Luken abgenommen waren — wir fanden sie später unter den Kohlen in den Bunkern wieder —, konnte ein einziges Leck ausreichen, das ganze Schiff zu versenken.

Und das war nur ein Teil der verräterischen Maßnahmen. Unser Personal arbeitete unermüdlich, die Schäden zu heilen. Da wo es am schlimmsten war, wurden Nachtschichten eingelegt.

Jeden Abend kamen die Dampfbeiboote der einzelnen Schiffe längsseit am Flaggschiff und holten Befehle für den nächsten Tag ab.

Unser Erster Offizier ging von Bord und wurde Führer der Torpedoboote. Er hatte es sich wohl auch nicht träumen lassen, daß er einst einen türkischen Flottillenstander führen würde von einem der beiden Führerkreuzer.

Wie zu Hause erledigten die Boote abgekürzt ihre Einzelübungen. Dann fuhren und schossen sie in Rotten, bis sie sich zu Halbflottillen und Flottillen zusammenschlossen.

Kapitänleutnant K., unser Zweiter Artillerieoffizier, übernahm die Bildung einer Minensuchdivision und exerzierte sie ein. Eine solche Waffe war den Türken noch ganz unbekannt. Infolgedessen mußte von den einfachsten Grundbegriffen angefangen werden.

Aber es ging. Sicher fuhren bald die Rotten hinter ihrem Führer her, hielten Abstand, Richtung und Zwischenraum, gingen auf Signal im Nu aus der Marschstellung in Suchformation über, brachten auch bei Seegang schnell ihr Gerät aus und schlippten es wieder zum Einholen. Die Suchgeräte mußten von uns selbst neu konstruiert werden, bis nach einiger Zeit in der Werft plötzlich einige entdeckt wurden, die von einer englischen Lieferung herrührten.

Unter welchem Namen mag die betreffende Fabrik ihr Erzeugnis dem türkischen Ministerium für teures Geld verkauft haben, da man nichts Besseres damit anzufangen wußte, als es im Schuppen zu lagern? . . . . . .

Auch die großen Schiffe machten ihre Einzel- und Treffenübungen. Dann führte der Admiral mit berechtigtem Selbstbewußtsein an der Spitze einer selbstgebildeten Flotte. Es wurde geschwenkt und gewendet, aufmarschiert, abgebrochen und gestaffelt.

Dann begannen die Gefechtsübungen gegen markierten Feind. Unser ehemaliger Erster Offizier, Kapitän M., griff uns mit seinen Halbflottillen an oder durchbrach als Freund unsere Kiellinie, um gegen den dargestellten Feind zu stoßen.

Nach herzbeklemmenden Augenblicken sagte dann wohl der türkische Kommandant zum deutschen: „How shivering I was!"

Sträubt sich doch das Haar jedem, der es noch nicht mitgemacht hat, wenn die Seite des Torpedobootes einmal dem scharfen Vorsteven des schnell fahrenden Schiffes nahekommt. Beim Angriff brausten dann die Blasenbahnen der geschossenen Übungstorpedos unter dem Kiel der Schiffe hindurch.

Kalt lief es unseren Schülern den Rücken hinunter, als dann die Übungen auch in dunkler

Nacht stattfanden. Und nachdem man mit angestellten Lichtern geübt hatte, gab es noch keine Ruhe durch Gewohnheit; denn jetzt wurde abgeblendet, daß kein Lichtstrahl nach außen drang.

Neben den allgemeinen Übungen liefen kleine Lehrgänge her, z. B. für türkische Artillerieoffiziere, um sie mit unserem Verfahren zum Schießen, zur Ausbildung und Leitung der Batterie bekannt zu machen. Als Ersatz für die als Lehrer auf die türkischen Schiffe kommandierten Leute kamen von diesen Offiziere und Mannschaften auf „Goeben" und „Breslau". Sie arbeiteten sich mit Eifer ein und bedienten die ihnen zugewiesenen Geschütze und Maschinen unter deutscher Leitung musterhaft.

Die türkischen Soldaten waren unter guter Führung und ordentlicher Verpflegung stets vorzüglich; aber auch der kriegerische Geist der Osmanen als tapferer Streiter zur See war nicht erloschen. Es war, als hätte es nur des energischen Anstoßes deutscher Tatkraft und des deutschen Vorbildes bedurft, um die alten seemännischen Tugenden der Türken wieder neu zu beleben.

Das war die Aufgabe von „Goeben" und „Breslau" und ihrer Besatzungen in jener erzwungenen Friedensepisode bis Ende Oktober.

Es bildete sich in der kurzen Zeit von kaum mehr als zwei Monaten eine wehrhafte türkische

Flotte, die es auch mit einem überlegenen Feinde aufnehmen konnte, eine neue Seemacht der Türkei war erstanden, die als Bundesgenosse nicht zu unterschätzen war . . . . . .

Und als dann die Zeit um war, als die Tage des Wartens, der Arbeit und der Vorbereitung vorbei waren, da offenbarte sich der Wert des Mitstreiters am Goldenen Horn. Wenn auch die schweren Kämpfe erst kamen, wenn uns auch noch ungezählte Strapazen in Winterskälte und Sommersglut bevorstanden: die Fahrt der „Goeben" und ihres kleinen Bruders nach Konstantinopel hatte ihren weltgeschichtlichen Zweck erfüllt.

Die Fahrten der „Breslau“
im Schwarzen Meer
von
Oberleutnant z. S. Dönitz

Ein Offizier der „Breslau—Midilli“ hat dieses Werk verfaßt, das ihre abenteuerlichen Kriegsfahrten durch das Schwarze Meer wiedergibt, nicht als Darstellung eines Unbeteiligten, sondern als packendes Erlebnis. Rennpferd und Windhund war neben der wuchtig-schweren „Goeben“ die „Breslau“ und schon durch ihre Schnelligkeit geschaffen zum Späherdienst, zu kecken Vorstößen gegen den russischen Feind. Mit der Unternehmung gegen Noworossisk beginnt Dönitz, die von Qualm und Lohe eingehüllte Hafen- und Industriestadt am Kaukasus, mit dem Gefecht vor Poti, mit dem gespenstischen Erscheinen der „Breslau“ vor Sewastopol. In dichtester Folge d:ängen sich die Kriegsepisoden. Und auch der Ruhezeit am Goldenen Horn, des farbenbunten Orientlebens gedenkt dieses fröhliche, temperamentvolle Buch von der „Breslau“.

Preis 1 Mark

Ullstein-Kriegsbücher

Paul Oskar Höcker
An der Spitze meiner Kompagnie

*

Fedor von Zobeltitz
Kriegsfahrten eines Johanniters

*

Kurt Aram
Nach Sibirien
mit hunderttausend Deutschen

*

Ludwig Ganghofer
Reise zur deutschen Front / Die stählerne Mauer / Die Front im Osten / Der russische Niederbruch

*

Heinz Tovote
Aus einer
deutschen Festung im Kriege

*

Ernst Freiherr von Wolzogen
Landsturm im Feuer

*

Otto von Gottberg
Kreuzerfahrten und U-Bootstaten
Die Helden von Tsingtau

*

Emil Zimmermann
Meine Kriegsfahrt von Kamerun zur Heimat

*

Rudolf Hans Bartsch
Das deutsche Volk in schwerer Zeit

Jeder Band 1 Mark

Ullstein-Kriegsbücher

Paul Grabein
Im Auto durch Feindesland

Kapitänleutnant Freiherr von Forstner
Als U-Bootskommandant gegen England

Ernesto Freiherr Gedult von Jungenfeld
Aus den Urwäldern Paraguays zur Fahne

Konsul Dr. Th. Preyer
Von New York nach Jerusalem und in die Wüste

Karl Hans Strobl
Der Krieg im Alpenrot

Gustav Fock
Wir Marokkodeutschen in der Gewalt der Franzosen

Skagerrak!
von . . .

Kapitän Paul König
Die Fahrt der Deutschland

Zeppeline über England
von . . .

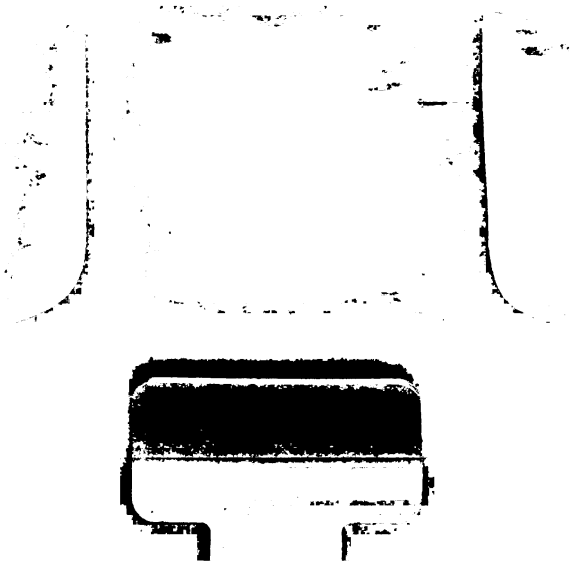
Kapitänleutnant Gunther Plüschow
Der Flieger von Tsingtau

Leutnant z. See Erich Killinger
Die Abenteuer des Ostseefliegers

Leutnant Joachim v. Reichel
Balkanerlebnisse eines deutschen Geheimkuriers

Dr. Philipp Menczel
Als Geisel nach Sibirien verschleppt

Jeder Band 1 Mark

Ullstein & Co
Berlin SW 68

YA 02777